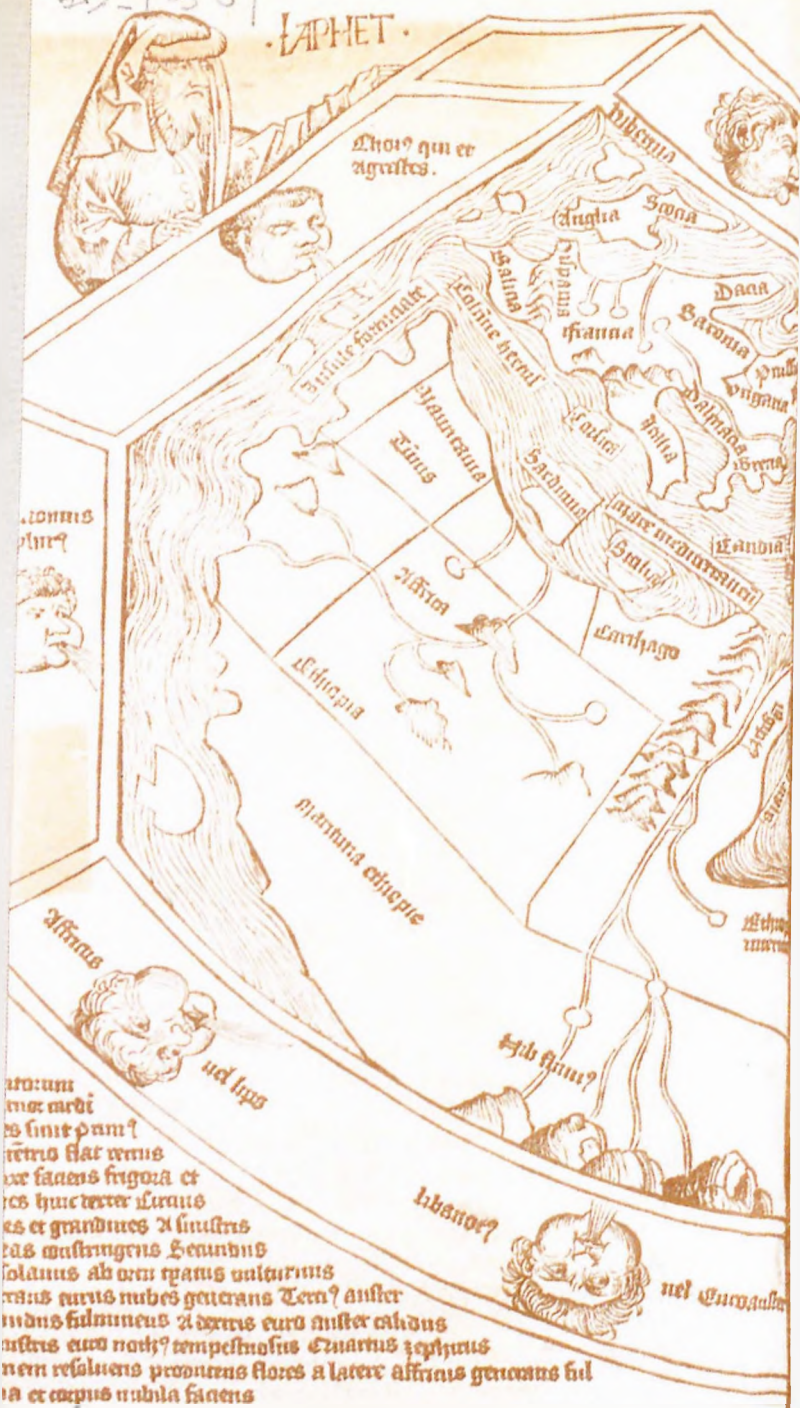
VITORINO MAGALHÃES GODINHO
MITO
E MERCADORIA,
UTOPIA
E PRÁTICA
DE NAVEGAR
séculos XIII-XVIII
DIFEL
Difusão Editorial, Lda
LISBOA

Rbis dicitur a rota ⁊ est qlibet figura sperica ⁊ rotunda. Et ideo mũd⁹ orbis dr. qr rotũd⁹ ẽ: ⁊ dr orb terre vl orbisterra rũ. Dicit̃ aũt fm vince. filij sem obtinuisse asiã. filij chã affri cã. iaphet europã. Isid. in li. Ethy. asserit q orbis diuisus ẽ in partes s nõ equaliter. Nã asia a meridie p orientem vsqz ad septẽ trionem puenit. Europa vo a septẽtrione vsqz ad occidentẽ pãngit. Affrica ad occidentem p meridiez se extendit. Sola quoqz Asia

continet vnam partem nostre habitabilis. s. medietatem: alie vo ptes. s. affrica z europa aliam medietatez sunt sortite. Inter has autem partes ab occeano mare magnū progreditur. easq3 intersecat: quapropter si in duas partes orientis z occidentis orbem diuidas in vna erit asia in alia vo affrica z europa. Sic autem diuiserunt post diluuiū filij Noe: inter quos Sem cum posteritate sua asiam. Japhet europam: cham affricam possederunt. vt dicit glo. super Gen. x. z super libro Paralippo. primo. Idem dicit Crisostomus Isidorus z Plinius.

A geografia mítica
8.2. **Mapa-do-mundo e figuras fantásticas na «Crónica de Nuremberg» de Hartmann Schedel, Nuremberg, 1493**

# MITO
# E MERCADORIA,
# UTOPIA
# E PRÁTICA
# DE NAVEGAR

## séculos XIII-XVIII

# OUTRAS OBRAS DO AUTOR

DOCUMENTOS SOBRE A EXPANSÃO PORTUGUESA, 1943-1956

ECONOMIA DOS DESCOBRIMENTOS HENRIQUINOS, 1962

OS DESCOBRIMENTOS E A ECONOMIA MUNDIAL (1958), 1963-1970
(Edição correcta e ampliada, 1982)

LES FINANCES DE L'ÉTAT PORTUGAIS DES INDES ORIENTALES (1958), 1982

PRIX ET MONNAIES AU PORTUGAL 1750-1850, 1955

ENSAIOS DE HISTÓRIA DE PORTUGAL, 1967

ESTRUTURA DA ANTIGA SOCIEDADE PORTUGUESA (1971) 1977

RAZÃO E HISTÓRIA, 1940

A CRISE DA HISTÓRIA E SUAS NOVAS DIRETRIZES, 1947

TEORIA DA HISTÓRIA E HISTORIOGRAFIA, 1971

HUMANISMO CIENTÍFICO E REFLEXÃO FILOSÓFICA, 1971

INTRODUÇÃO ÀS CIÊNCIAS SOCIAIS, 1964

O SOCIALISMO E O FUTURO DA PENÍNSULA, 1970

UM RUMO PARA A EDUCAÇÃO, 1974

PENSAR A DEMOCRACIA PARA PORTUGAL, 1977

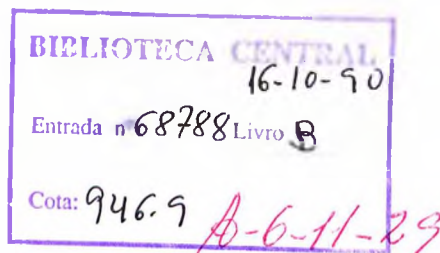
IDENTITÉ CULTURELLE ET HUMANISME UNIVERSALISANT, 1982

A PÁTRIA BLOQUEADA E AS RESPONSABILIDADES DA CIDADANIA, 1985

DO OFÍCIO E DA CIDADANIA — Combates por uma civilização da dignidade

VITORINO MAGALHÃES GODINHO

# MITO E MERCADORIA, UTOPIA E PRÁTICA DE NAVEGAR

## séculos XIII-XVIII

Difusão Editorial, Lda.
LISBOA

Rua D. Estefânia, 46-B
1000 LISBOA
Telefs.: 53 76 77 - 54 58 39
Telex: 64030 DIFEL P
Telefax: 54 58 86



EDITORA BERTRAND BRASIL S.A.
Rua Benjamim Constant, 142, — Glória
20241 — Rio de Janeiro — RJ
Telef.: (021) 221-1132 Telex: (21) 38074 Fax: (021) 231-0754

---

Memória e Sociedade
Colecção coordenada por Francisco Bethencourt e Diogo Ramada Curto

---

Capa: *Emílio Távora Vilar*
Índices: *Maria Leonor Freire Costa*
Revisão: *Fernando Portugal*
Fotocomposição: *Textype — Artes Gráficas, Lda.*
Impressão e acabamento: *Printer Portuguesa*
Depósito legal n.º 35 451/90
ISBN 972-29-0043-9

A memória da gesta da expansão
1.0. **Já no largo oceano navegavam...**
**Roque Gameiro**
(*Os Lusíadas*, Lisboa, 1900)

# Que é Portugal? Que são os Portugueses?

Um povo que há mais de oito séculos existe como estado independente, quase com a naturalidade com que respira, e desde finais do século XIII mantém inalterados os marcos do seu lar. Formou-se sobre a ossatura da rede viária romana, em volta de um porto que lhe deu o nome; mas saindo e ficando nas serras. Cortou com os seus irmãos de língua e religião, indo integar para sul gentes de outra civilização; e nessa descida constela-se ao redor de outro porto, Lisboa, embora o espaço nacional seja configurado pelos castelos e concelhos. Depois, as vilas vencem os castelos, os senhores desligam-se em parte da função militar, e como proprietários fundiários marcam a paisagem com os solares, enquanto mercadores e artífices, tão-só em uma ou duas cidades mas em todo um conjunto de vilas, mercantilizam a sociedade e a civilização, englobando os próprios cavaleiros e eclesiásticos. As gentes embarcam constantemente a construir impérios tenazes mas que os tempos derrubam, e constantemente partem a repartir-se em pedaços pelo mundo, para de crise em crise regressar ao torrão ou saltar para outros cantos do globo.

Entre dispersão e confinamento, difícil identidade. Integrando-se nas outras sociedades e civilizações, tanta vez para não regressar, haurindo de fóra recursos, meios, maneiras, conserva-se arreigado em legados que lhe servem de cerne, porém deita facilmente pela borda fóra o que julgaríamos vir-lhe de raiz. Plástico na imitação, sem se alcandorar a creações de cumeada, imprime a tudo o seu cunho, modesto embora, perpetua e espalha entre os outros a sua língua e certos modos de ser e agir, destrói o que se não compadece com os seus preconceitos.

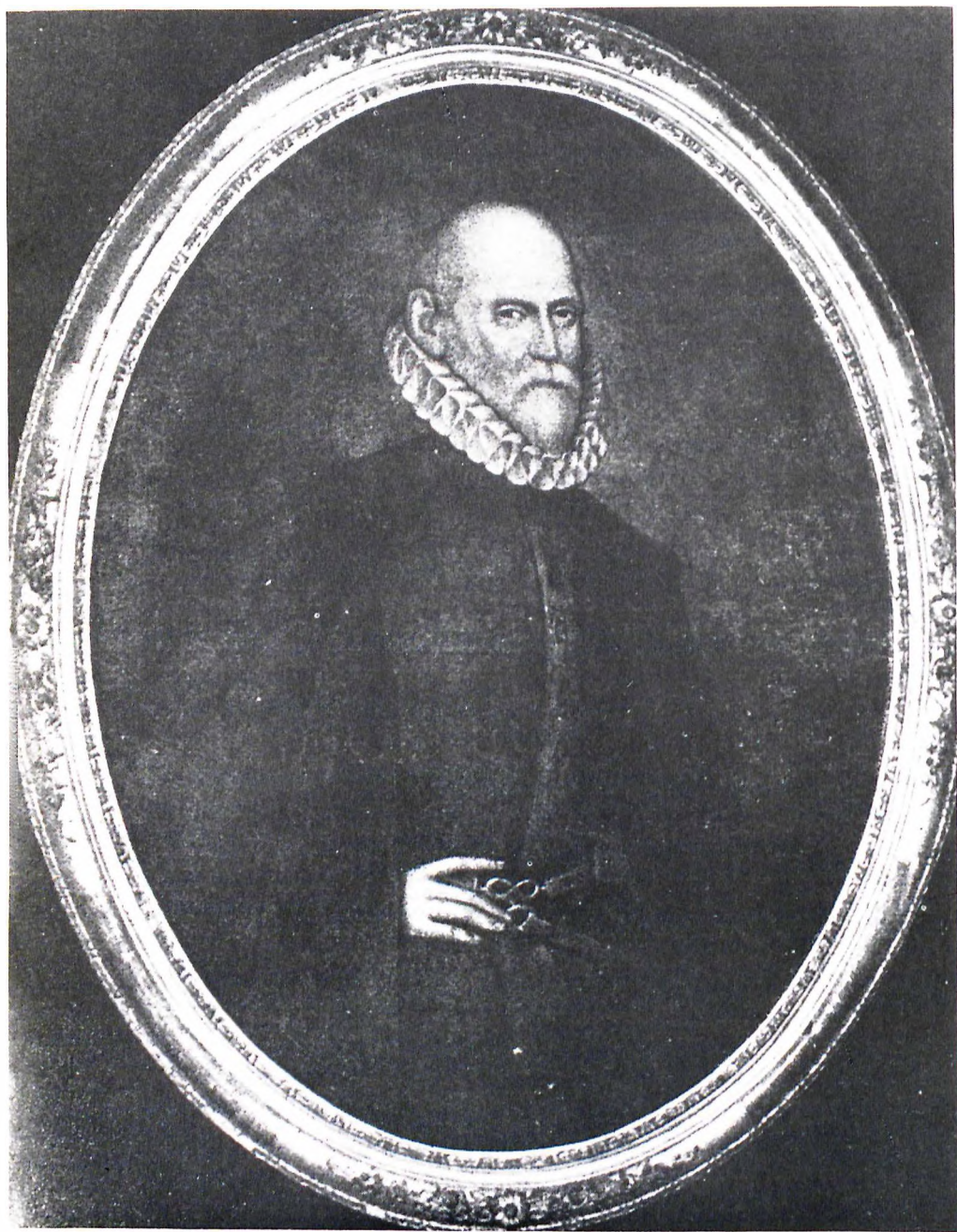
Nem de arroubos místicos nem de disciplina científica, avesso à atitude racionalista conquanto capaz de adoptar inovações práticas, sem jamais se dispor a resolver de frente os problemas cruciais da nação e da sua terra, é mercador astuto a tratar com o real mas não perde tempo na análise-experimentação. Guerreiro audaz e efi-

ciente, deixa-se envolver na mercancia, ou prefere a arte da navegação, não se sabendo se perde os impérios porque se mercantilizou ou porque não se assumiu plenamente como comerciante, de um comércio que elevou a construtor de civilizações. Não se enleva no fantástico, cumpre mais os ritos do que vive a religião, é pessimista sem deixar de ser aventureiro, cauteloso e improvisador. Tende a adormecer a unidade nacional na unanimidade sacralizada, e assim a esfrangalhar aquela sob o peso do totalitário; enreda-se em regras e depois tudo inventa para não as respeitar, vivendo desajeitadamente na desordem. Bate-se todavia pela sua liberdade, a que chama pátria, e a vontade dos cidadãos tem alternado com o poder dos barões para sustentar a nação de profundas estruturas dir-se-ia que imobilizadas e ao mesmo tempo lançando-se em novos rumos segundo os ventos do largo.

É o *Amadis* e Fernão Lopes, Gil Vicente e Camões, a *Peregrinação* e Fernando Pessoa, são os roteiros, manuais náuticos, sumas do mundo, livros de viagens, os painéis de Nuno Gonçalves e os retratos de Columbano, a Batalha e a Torre de Belém, os Jerónimos e a igreja da Misericórdia da Guarda, é a cartografia quinhentista. Mas é também o pelourinho de Sortelha ou de Povos, a fonte de João Lopes em Viana ou a monumental de S.to Antão do Tojal, os solares magníficos de Ponte de Lima, do vale do Vouga, de São João da Pesqueira ou de Mangualde, ou as construções solarengas de pedra de Terras do Basto ou Fonte Arcada, os milharais e as latadas de vinho, a transhumância serrana. Fábricas, raras, industrializações várias vezes retomadas, sempre incompletas, difíceis, apesar dos linhais e *cañadas* da Mesta, sobretudo das Ribeiras de naus e caravelas.

Para a cultura universal contribui com momentos altos: como o da invenção da caravela e da náutica astronómica, da cronística de Fernão Lopes e das tábuas de Nuno Gonçalves; ao abrir a Era Quinhentista, o mapa-do-mundo, as geografias e etnografias à escala do orbe, os autos vicentinos, o *Esmeraldo*. Para a segunda metade do século XVI, a invenção da viagem científica por D. João de Castro, a História Trágico-Marítima, Mendes Pinto crítico e prodigiosamente universalista, o espírito científico-prático de Garcia de Orta, os *Lusíadas* e a Lírica camoneana, o *Soldado Prático*. Decisiva tomada de consciência da humanidade pela Europa, em que esta se põe em causa a si própria e vai aos outros buscar modelos, critica a expansão que é a sua epopeia.

Este povo, confrontado subitamente com um mundo que mudou inexoravelmente e do âmago, e na mudança se instalou, do fundo da sua tradicionalidade rotineira quere galgar mais rápido do que os que o desafiam; mas transforma-se antes nas suas relações sociais do que nas estruturas, e desatina-se. Precisa de reencontrar os esforços dos que através dos tempos foram teimosamente estudando a realidade nacional com toda a ferramenta da cultura universal, a fim de proporem rumos de modernidade que não cortassem com os legados recebidos e conseguissem a tão difícil eficiência. O desafio está em não deixar de ir buscar a seiva às raízes mas saber modelar uma nova pátria segundo as exigências do porvir. Pátria,

lembre-se, de oito séculos, onde agora pela primeira vez é obrigado a resolver os seus problemas sob pena de perecer. Resolvê-los não é importar soluções e modelos, apoiar-se nos outros desleixando-se no *dolce far niente*; é ser capaz de crear e pelo seu trabalho construir uma sociedade equânime e de fraternas relações, na cidadania, onde se vá realizando a civilização da dignidade, com novos valores ao serviço da pessoa humana.

A memória da gesta da expansão
Entre os que a construiram cientificamente:
1.1.1. **Visconde de Santarém (1791-1859)**

CAPÍTULO I

# Redescobrir os Descobrimentos e a expansão ultramarina

«Encerra-se o ciclo do Império». Com esta frase peremptória, em 1974 e 1975, o povo português aliviava-se de mais de cinco séculos e meio de história, por todo o mundo em pedaços repartida; resignadamente, tumultuàriamente, alijava responsabilidades no presente descarregando-as pesadamente sobre um passado que constituiria para si um acto de condenação. Não era o último império a esboroar-se — tragados já na voragem o inglês e o francês, o holandês, para já não recordar o turco —, não era o último Estado a aceitar enfim a inevitável descolonização? Enquanto outras forças, mais astutas e poderosas, aliciavam, agarravam já nos seus tentáculos esses espaços que ficavam vazios de poder, os argonautas que tinham dado novos mundos ao mundo envergonhavam-se da sua gesta, quase encobriam a língua com que tinham aberto relações com tantas gentes, substituíam *Os Lusíadas* por textos ao sabor da propaganda de momento, e ritualizavam o novo *mito negro* do povo opressor, sedento de bens alheios, escravagista e obcecado na evangelização fanática. Transpunha-se para os nossos dias a «lenda negra» com que séculos atrás se combatera a expansão castelhana.

Não se julgue porém que foi desferido um golpe súbito e inesperado a crear o vazio neste amplo campo das ciências humanas. Durante decénios a autêntica história dos descobrimentos e da expansão ultramarina desenvolvera-se sobretudo à margem das instituições e realizações oficiais, e até por elas coarctada. Vigorava o mito da idade de Ouro de um povo que levara a Boa Nova por todo o orbe e que nunca se conspurcara pela avidez e pela crueldade; escondia-se o tráfico de escravos (os documentos eram, nos arquivos, retirados da consulta, pelo menos de estrangeiros ou de investigadores que não oficiavam o mito). Por isso a Exposição do Mundo Português em 1940 e as Comemorações Henriquinas em 1960 em pouco serviram o progresso da investigação histórica e as visões inovadoras destes processos tão deci-

sivos na formação do mundo industrial e da Revolução Francesa: Navegações e conquistas tinham visado a, e consistido na dilatação da Fé, e sistemàticamente minimizavam-se, ocultavam-se os processos económicos e sociais ou sequer culturais da expansão oceânica. Não interessava a história como indagação da busca da verdade, reduziam-na a retórica comemorativista e justificadora da «grandeza» imperial (conquanto o salazarismo pouco se preocupasse com o Ultramar). Aliás era a historiografia moderna que se rejeitava na íntegra — com o pretexto de evitar a infiltração do «materialismo histórico» ignoravam-se os *Annales d'Histoire Economique et Sociale* e todos os vastos horizontes rasgados e novas metodologias forjadas por Marc Bloch, Lucien Febvre, tantos mais; e em especial o fecundíssimo cruzamento da história com todas as ciências humanas, a profunda historicização da economia, sociologia, antropologia e outras delas.

Os anos de 1960-1962 representaram um marco decisivo: porque balisaram o termo de uns quatro decénios de trabalhos e porque deram o sinal de partida para explorar novos rumos. A colectânea dos esparsos de Duarte Leite, em que vigorosamente se pugnava pelo rigor, pela crítica isenta e implacável, e se abria ao tratamento das fontes o caminho que Lucien Febvre melhor desvendava, e a síntese final de Jaime Cortesão — isto é, a *História dos Descobrimentos* do primeiro, e o grandioso fresco, imaginativo e provocante, *Descobrimentos Portugueses*, do segundo — publicados de 1959 a 1962, encerravam um ciclo que todavia não esgotara as suas virtualidades. Três obras de menor ambição e dimensão surgiam ao mesmo tempo a tentar novos pontos de vista, a aproveitar melhor o cabedal naquelas condensado: Orlando Ribeiro com *Aspectos e Problemas da Expansão Portuguesa*, Luís Albuquerque com a *Introdução à História dos Descobrimentos*, e a nossa *Economia dos Descobrimentos Henriquinos*; pela mesma altura Teixeira da Mota lançava igualmente os seus estudos. E das Comemorações Henriquinas ficava um único monumento que poderia permitir novas abordagens: Os *Portugaliae Monumenta Cartographica*. No entanto, aquelas quatro tentativas de renovação mostravam-se demasiado tímidas e permaneciam demasiado enquadradas nos moldes Cortesão--Duarte Leite para propulsarem uma visão diferente das viagens marítimas, da emigração e da génese e transformações dos impérios, a qual integrasse técnicas e espaços, economias, sociedades, encontros entre homens outros, novas vivências e construções do tempo, mudanças de mentalidades, como a historiografia lá fora arrojadamente fazia. Os ventos eram desfavoráveis, eclodira a guerra colonial, o regime enquistava ainda mais estas gentes que a industrialização europeia ia poderosamente ajudar a fugir do confinamento. Nos meios estrangeiros abandonava-se a história meramente referenciadora de nomes de descobridores e conquistadores, de datas, de distâncias descobertas, quando muito ligada à geografia humana e às conquistas técnicas da arte de navegar; agora as personagens de primeiro plano tornavam-se os mares e oceanos, os continentes e as redes mundiais de caravanas e naus, as pulsações de sociedades e civilizações aos ritmos díspares dos tempos e na apropriação

dos múltiplos espaços — é o Mediterrâneo de Braudel, o Atlântico de Chaunu e Mauro, a nossa apreensão global do império do ouro e das especiarias. As viagens de descobrimento ou as carreiras regulares, quer marítimas quer terrestres, a acção dos navegadores e pilotos como dos círculos náuticos, as conquistas, colonizações, instalação de feitorias e abertura de resgates inscrevem-se assim nos processos de longa duração das estruturas sociais-económicas e geográficas, além de sofrerem as inflexões e vicissitudes das conjunturas médias e dos acontecimentos; em conjugação com os movimentos colectivos, como o das pescarias, e nos níveis de decisão, aparecem as personagens a cujas biografias, a cujos planos tanto se reduzia na historiografia mesmo de um Cortesão, e seguramente da maioria dos que no século XIX e primeiro terço do XX do tema se ocuparam e buscaram traçar o quadro de conjunto.

Neste período de pesquisas dos anos de 1962 aos anos 80 Charles Boxer quanto ao império português, e os historiadores espanhóis aprofundaram a história institucional (organização da administração, papel das câmaras) mas também os circuitos económicos e a estruturação das novas sociedades. Por outro lado, despertava-se para a apreensão do ponto de vista dos vencidos, quando até aí se considerava tão só o dos conquistadores — foram os trabalhos de Léon Portilla quanto ao México, Nathan Wachtel quanto ao Peru. Não se retomou todavia com vigor o caminho que abríramos em 1947, ao antepor a análise das sociedades e economias africanas e asiáticas aos movimentos expansionistas. No entanto começou a prestar-se atenção à maneira como os homens em presença entravam em contacto, se relacionavam e se viam reciprocamente como *outros*, dentro de uma concepção geral de humanidade que se vai afirmando. E em resultado de todos estes esforços renovadores Pierre Chaunu (1969) e Frédéric Mauro (1964) inscreveram na *Nouvelle Clio* a primeira síntese *diferente* dos descobrimentos e conquistas — pensemos nas que nos tinham dado Carlo Errera ou Damião Peres, por exemplo. Sublinhemos ainda a decisiva contribuição do nosso antigo discípulo que encaminháramos para Lucien Febvre, Joaquim Barradas de Carvalho: os relatos de viagens e outras fontes das navegações e descoberta da terra são encaradas como obras culturais, e todo o processo é analisado à luz da psicologia retrospectiva das mentalidades.

Dir-se-ia contudo que o impulso braudeliano e febvriano perderam força e que os estudos novos acabam por não inovar ou esfarelam esses grandes movimentos históricos, esbatendo-se a coesão de conjunto. Chega-se a voltar a anacrónicas querelas chauvinistas, a retomar as sínteses em moldes obsoletos. A má consciência da descolonização, entre nós, o desinteresse lá fora pelo movimento descolonizador (porque um dado adquirido), a incapacidade de os novos países buscarem a sua identidade (a maior parte das vezes a construir ainda) em investigações rigorosas sobre os seus passados, por um lado; por outro lado o caos exuberante e paralisia dos sistemas educativos e de pesquisa científica, traduzindo-se na inexistência de Centros de Economia e Sociologia Históricas, como de História dos Descobrimen-

tos e da Expansão Ultramarina, a pressão da conjuntura emigratória de após a Segunda Guerra Mundial, contrastante sob certos aspectos com as anteriores; uma e outra ordem de razões e situações creou um vazio quanto à história (técnico-geográfica, económico-social, política, cultural) da expansão dos povos europeus desde o século XIV-XV, e não se descortinam grupos de especialistas ou jovens aprendizes, nem projectos a desenrolar-se que possam dar a volta à situação preocupante a que se chegou e arrancar para uma nova tomada de consciência que contribua para redefinir nações e humanidade nas suas identidades sociais-culturais dinâmicas e a fazer-se ainda em tantos casos, ou pelo menos a refazer-se.

Há, antes de mais, que formar gente para as tarefas da história dos descobrimentos e da expansão — e a formação de gente competente, capaz, com vontade de construir e lucidez no trabalho, rigor e espírito crítico é que é o mais difícil e o mais longo. Mas para tal, segundo requisito, instituir os quadros institucionais de formação e investigação: os Centros de que falámos, outros ainda, sem os multiplicar desnecessàriamente (só a constituição de bibliotecas representa hoje fortunas, e esbarra com obstáculos insuperáveis se proliferarem desordenadamente, em vez de concentrarem os meios); nesses Centros (como começou a fazer-se no de Estudos de Cultura e História de Portugal do IPED) há que constituir ficheiros bibliográficos e de dados, dossiers temáticos e problemáticos (a nossa documentação é frequentemente lacunar, incompleta, heterogénea, quando não desapareceu, e há que ir haurir a fontes as mais diversas os «dados» sobre as questões que atacamos). Os mestrados nestes campos não devem estar desligados dos de outros campos, e devem também concentrar recursos humanos e materiais; não vale a pena lançar empreendimentos se não conseguimos garantir a qualidade do pessoal e do trabalho; devem frequentá-los aprendizes oriundos de áreas diferentes mas que passem por uma espécie de tronco comum de preparação teórica, metodológica, de acção investigadora, e possam dialogar enriquecendo-se mùtuamente devido às suas origens e ângulos de visão diversos. A investigação nas matérias em causa não poderá arrancar sem que se procurem ir satisfazendo outras duas condições essenciais: problematizar de maneira nova, de acordo com todas as conquistas da história e das ciências humanas — é dos problemas que parte a investigação, ou pelo menos só se define com rigor quando alcança formulá-los; e é prioritário elaborar instrumentos de trabalho — catálogos e repertórios de fontes, sempre que possível críticos, bibliografias, dicionários, atlas, guias de estudos; aliás ir-se-ão aperfeiçoando (e sendo até substituídos por outros) com o próprio desenrolar das pesquisas e trabalhos.

Mas o papel da erudição não fica por aqui, não deve de forma alguma ficar por aqui. Os «dados» para o trabalho científico (histórico, etnológico, etc.) vão sendo construídos à medida que desenvolvemos a análise e teoria das fontes e os formos tratando pela lógica relacional (que ingenuidade não contêm certas formas de informática que tratam sem esse exame prévio e concomitante os «dados», não se preocupando com as fontes a partir das quais os elaboramos). A ideia de «base de dados»

A memória da gesta da expansão
Entre os que a construíram cientificamente:
1.1.2. **David Lopes (1867-1942)**

1.1.3. **Duarte Leite (1864-1950)**
Carvão de Abel Salazar

tem de ser cuidadosamente escrutada e os seus diversos tipos têm de ser bem definidos, categorizados, pois cada época, cada cultura, cada fundo arquivístico, museológico ou biblioteconómico reveste marcas próprias que impõem formas de lidar adaptadas. Mais ainda. Frequentemente o investigador não pode lidar directamente com as fontes — com os originais das obras culturais — mas tem de mediatizar através das suas reproduções (edições de manuscritos ou de outras edições, fotografia aérea, microfichas ou microfilmes, mapas ou iconografia, etc.). Não só é indispensável preservar a integridade e longevidade das fontes (obras culturais), com o cuidado no uso mas também com os processos de conservação e restauro (exigência primeira das instituições culturais de conservação do legado), como ainda convém que numa multiplicidade de centros de trabalho se possa dispor desses materiais. Assim, uma das primeiras tarefas tem que ser a reprodução integral das Memórias dos Párocos de meados do séc. XVIII (na Torre do Tombo) por microfichas e filmes, e até a sua edição, porquanto se trata da mais importante fonte de conjunto do país quanto à história portuguesa. Como de tantas obras se exigem reproduções facsimiladas e edições críticas, edições de documentos em séries e apanhados que contenham toda a informação sintetizando-a. Sobre esta questão permitimo-nos remeter para «A Reprodução das Obras Culturais» em *Revista de História Económica e Social*, n.º 14, 1984. Não podemos continuar — mas não podemos mesmo — com as formas de edição de manuscritos e textos antigos (ou mesmo do século XIX) que têm

proliferado por razões meramente mercantis e não obedecem a critérios rigorosos, não fornecem textos lídimos, utilizáveis pelos cientistas de ciências humanas. Trata-se de incompreensível desperdício de dinheiros públicos.

Por último, todo o ingente esforço de pesquisa que está a ser feito e venha a ser feito autobloquear-se-á se teses de doutoramento, memórias de mestrado ou de provas de competência científica e aptidão pedagógica, escolhidas a pente fino sem dúvida (mas os diplomas só devem ser dados a quem apresente trabalho de qualidade), não forem publicadas sem grandes delongas em colecções com certa homogeneidade. Será um testemunho perante os outros meios culturais estrangeiros, uma contribuição para o desenvolvimento internacional da ciência, e com esse cabedal em mãos é que a investigação entre nós poderá prosseguir e colectivamente poderemos tomar consciência lúcida da nossa identidade.

Será possível compreender-se entre nós que urge retomar a história dos descobrimentos e da expansão ultramarina, se não queremos uma vez mais ficar no cais enquanto os outros se estão a lançar (pelo menos a projectar) nessa investigação, agora assente em novos alicerces? Mas nem sempre dispõem do riquíssimo cabedal de que nós dispomos, de erudição e construção histórica acumuladas desde o *Archivo Historico Portuguez*, a *História da Colonização Portuguesa do Brasil* (1921-1924), até aos grandes conjuntos de Duarte Leite e Jaime Cortesão, graças a essa plêiade composta por Pedro de Azevedo, Braamcamp Freire, Esteves Pereira, Sousa Viterbo, Jordão de Freitas, António Baião, Gomes de Brito, Paulo Mereia, Henrique Lopes de Mendonça, Luciano Pereira da Silva, Fontoura da Costa, David Lopes e tantos mais. Por isso a contribuição portuguesa será fundamental para esse reenveredar pelos rumos dos navegadores quatrocentistas e quinhentistas. As Universidades de Wisconsin e Exeter preparam uma *História Mundial da Cartografia* sem colaboração portuguesa e onde a produção cartográfica portuguesa não ocupará o lugar que lhe competiria indiscutivelmente; aliás, a concepção de conjunto não refunde tal história do âmago, na sua problemática e maneiras de lidar com as obras culturais — o mundo tão complexo das maneiras de sentir, pensar e agir ligado à teia de relações sociais e às correntes económicas e políticas. Já o projecto patrocinado e lançado por Minnesota sobre a formação da economia moderna (e mesmo do mundo oitocentista e do nosso século) a partir dos descobrimentos se abre à nova maneira de problematizar e de tratar as questões (braudeliana e febvriana na sua génese), e constituiria mais do que aliciante oportunidade para os Portugueses, visto que os seus promotores têm plena consciência do papel que Portugal e os portugueses desempenharam na creação económica moderna. Mas seria indispensável que estivessem de pé os Centros de Economia e Sociologia Históricas e de História dos Descobrimentos e da Expansão tal como os concebemos (e não em macaqueações irresponsáveis), ou pelo menos estas duas linhas pudessem desenvolver-se no Centro de Estudos da Cultura e História de Portugal do IPED que tanto já tem feito (mas foi agora desfeito). Não se trata, não pode tratar-se de acomodar mais uns quantos

lugares para uns quantos que só sonham com posições pessoais; é indispensável que surja neste país a comunidade científica e as entidades também tomem consciência de que não podem pôr-se no mesmo pé os autênticos cientistas e trabalhos científicos e o amadorismo fácil (mesmo que escudado em pseudo-títulos e na ocupação de certos lugares), e as obras de mera «actualização» ortográfica ou de vagas considerações «epistemológicas».

Não temos tempo a perder, porque o tempo que perdermos, perde-o a nossa dignidade como nação e pátria, e nós como cidadãos. Não valem as estafadas escusas da falta de recursos financeiros, ou de não estarem previstos na administração pública os quadros «novos». A verdade é que se gasta inconsideradamente e no que não é prioritário. A verdade é que o conceito de administração pública hoje não corresponde a nada, há, sim, uma pluralidade de carreiras específicas e as exigências postas a umas não podem ser as postas a outras; e os quadros têm de estar permanentemente abertos à inovação. Não esqueçamos as contribuições de um Jaime Cortesão, Duarte Leite, António Sérgio, mas não esqueçamos também, seria imperdoável, os seus exemplos de cidadania e capacidade de resolver os problemas fora de carris obsoletos. Lembremos o que o Grupo do *Archivo Historico Portuguez*, o Grupo da Biblioteca Nacional, o Grupo do Museu de Arte Antiga, e outros mais, representaram nos anos 20 e depois, embora as condições políticas viessem a dispersar os seus entusiastas e tivessem de prosseguir jornada tantas vezes isolados, a título individual. Este isolamento já não é possível, já não dá frutos actualmente, conquanto tenhamos inexoràvelmente que evitar que a institucionalização da pesquisa científica permita a manipulação da história por seitas, partidos, interesses (e nas esferas dominantes tem-se resvalado fàcilmente por este pendor). Não serve Portugal uma creação cultural e científica a esmo para galgar etapes nas carreiras individuais, nem para reunir à pressa o necessário à presença em congressos, colóquios, mesas-redondas. Etapes nas carreiras e reuniões de exposição e discussão devem resultar sim, naturalmente, de uma prática contínua, permanente, rigorosa de investigação científica e creação cultural na comunidade cultural e científica em funcionamento normal.

Mas aproveitemos as solicitações que de fora vêm para organizarmos com permanência e eficácia esse trabalho sem o qual a nossa identidade como portugueses morrerá. Assim a iniciativa dos Encontros Datini sobre os estudos de organização portuária desde Quatrocentos ou Trezentos ajudar-nos-á a reformular os feixes problemáticos que nos devem orientar. Quanto à expansão castelhana Cláudio Sanchez Albornoz levantou uma questão crucial: longe de ter sido um movimento impulsionado pela burguesia, foram, em Castela, o triunfo político da nobreza e a ausência de burguesia, a falta de um espírito burguês vivaz que explicam a realização da empresa americana. Vêem-nos à mente os estudos de Veiga Simões. Concorde-se ou não com esta hipótese provocante, reconheça-se, como me parece ter de reconhecer-se desde logo, que o caso português é diferente: a verdade é que ainda

se não examinou a fundo o papel da nobreza e dos nobres na expansão, a relação entre as casas senhoriais e os réditos marítimos e ultramarinos, nem o papel dos mercadores e das burguesias na organização das viagens e dos tratos, no estabelecimento de colónias e até nas conquistas. Como não se estudou a estrutura do Estado (sobretudo o português, o castelhano começa a ser menos desconhecido) nos séculos XV e XVI, e as políticas imperiais e as estratégias (para que Robert Ricard chamara aliás a atenção quanto a Marrocos, sem dar interpretação aceitável). Falta seguir a emergência do económico e o funcionamento das actividades económicas (em análise estrutural e conjuntural) — e igualmente a emergência do político, a relação de um e de outro com os novos meios da arte da guerra.

Sem dúvida desde Beuchat, e sobretudo com Duarte Leite e Jaime Cortesão, como com Lewis Hanke, Silvio Zavala, Morales Padrón, navegadores e conquistadores passaram a ser considerados como seres de carne e osso, com o seu apetrechamento mental e formas de sentir, e as suas viagens e acções deixaram de se inscrever em cenários abstractos para sulcarem e correrem mares reais, com correntes e ventos, serras e desertos. Mas há que dar uns passos mais, e inscrever estes processos nas texturas dos múltiplos espaços-tempos, maneiras de operar no real, vivências e tomadas de consciência nos diferentes níveis. Morales Padrón pôde mostrar que as primeiras descrições do Novo Mundo são debuxadas a partir dos modelos de Boccacio e da novela pastoril italiana. Porque é que a paisagem é quase inexistente na pintura e na literatura portuguesa da era dos descobrimentos? os portugueses vêem-na quase só como mercadores ou então simbòlicamente. Como é que se faz a apreensão da cidade? E qual é a surpresa do diferente e a visão do outro e dos outros, das colectividades em presença? Há que indagar minuciosamente as atitudes perante as religiões — e as políticas que quanto a elas foram adoptadas e de facto seguidas. Descortinar como se forma e evolui a concepção do homem e dos homens, frente às concepções de «selvagens», «bestialidade», «polícia», etc. A diáspora através do globo está ligada a mitos em que ainda se acredita ou voltou a acreditar (não confundir com as lendas do mar tenebroso, que entre nós não parece terem tido grande significado, mas vinham dos Muçulmanos — o mar al-Muhit) e as utopias que suscitam esperanças mas não desbloqueiam as situações intrincadas (veja-se adiante o capítulo «Inovação e Permanências»). A cartografia terá de ser considerada destes ângulos de problematização: como meio de operar no real e como expressão de valores e fins — permite as viagens de ida e volta, as carreiras comerciais regulares, mas também pensar os impérios, e traduz as novas concepções da humanidade e o manto simbólico e emblemático em que se envolve.

Os problemas é que levam a buscar as fontes, mas a partir da análise das fontes são os problemas frequentemente reformulados; do mesmo modo para lidar com as fontes é preciso dispor de um arsenal operatório, mas, sob pecado de anacronismos ou inadequação, as noções operatórias e operações têm de ir sendo refeitas ao tratar as fontes e construir os dados. Convém partir de uma classificação das fontes

A memória da gesta da expansão
Entre os que a construíram cientificamente:
1.1.4. Jaime Cortesão (1884-1960)

1.1.5. Avelino Teixeira da Mota (1920-1982)

de história de Portugal que, distinguindo já tipos pelas suas características como obras culturais, funções sociais, modos operatórios de que são susceptíveis, oriente a heurística e a formação de dossiers e ficheiros e permita abordar os feixes problemáticos com pertinência e bons resultados. Tentámos já essa tipologia, que pensamos deve ser utilizada, corrigida, completada. Aliás, no que aos descobrimentos concerne, João Rocha Pinto tem trabalhado com profundidade neste tipo de questões, como no estudo de uns quantos problemas novos, e bom seria que um dia nos desse para as fontes uma visão analítica e segura capaz de nos abrir insuspeitados caminhos.

Em homenagem a Jaime Cortesão: Cortesão, historiador profundamente imbuido da geografia humana, foi o fulgurante arquitecto de amplas interpretações à escala planetária e de estudos tão inovadores sobre questões cruciais (basta trazer à colação as Bandeiras). À partida (como pode ver-se nas *Cartas para a Educação da Mocidade*, 1921), uma concepção que vem de Oliveira Martins e António Sérgio; mas já por então certas infiltrações — indirectas — do materialismo histórico, só timidamente a matizar aquelas influências e as eruditas do grupo do *Archivo Historico Portuguez*. Vinha da literatura, em experiência de anos mas não cimeira; haurira o profundo sentido do individual — da personagem — como médico, durante a

Grande Guerra em que nessa profissão estivera no *front*. Mas ia elevar-se como águia numa visão grandiosa dos descobrimentos e do império português. Por outro lado, esse construtor de sínteses com profundas bases analíticas, se por vezes pendia, tal o fôlego, para concepções com seu quê de aventuroso — assim a do sigilo —, não descurava, contràriamente aos seus primórdios no ofício, a investigação erudita. Devem-se-lhe edições críticas de documentos fundamentais, como a Carta de Pero Vaz de Caminha, os *Diálogos sobre as Grandezas do Brasil*, e, auxiliado por paleógrafos, os *Paulicea Monumenta Historica*, as séries documentais sobre Bandeiras e bandeirantes, o estudo do Brasil nos velhos mapas. Que faltou a Cortesão? O sentido do económico, sem dúvida, no que tem de mais profundo (ao social estava mais aberto, devido à influência da geografia humana e da obra durkheimiana; mas também não a análises estruturais mais no cariz dos *Annales*, com que nunca se ligou embora lá fosse conhecido e admirado). Literato na origem, geógrafo humano, não se mostrou sensível à paisagem (em *Itália Azul*, 1922, quase só aparecem as cidades, e nestas as obras de arte; e a paisagem social igualmente ausente, quando a Península italiana está a ser convulsionada pelo fascismo; só quanto a Barcelona há uns toques). Compare-se com Raul Brandão, o dos *Pescadores*, 1920-1922, e principalmente de *As Ilhas Desconhecidas* (1926); aqui é o pintor, que nos dá côres, volumes, formas, a atmosfera e a luz, os múltiplos e delicados cambiantes; mas também, uma simples frase às vezes, e é toda uma realidade social que com precisão nos é caracterizada e apresentada com a vida das pessoas.

A imbricação da erudição e da construção histórica é, em suma, uma das traves-mestras que puseram Duarte Leite e Jaime Cortesão. A urgência em relançar as investigações, agora evidentemente em novos moldes, nos campos da história dos descobrimentos e da expansão ultramarina requer imperiosamente a feitura e difusão de instrumentos de trabalho. Tentámo-lo já em *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, t. IV, 1983. Mas de ângulo mau grado tudo limitado, que urge abrir. Desejamos que neste país tão desorientado pela cegueira de dirigentes se perceba finalmente que há que crear as condições para os autênticos investigadores — como alguns jovens que já deram provas de trabalho responsável — trabalharem e erguerem as obras científicas que só elas nos podem impor na comunidade internacional e ajudar a definir as complexas identidades de Portugal e dos Portugueses através de tempos já multi-seculares e de espaços os mais diversos. Nem se diga que tais investigações nos afastam das exigências práticas da modernização da nossa tecnologia e economia: Portugal só entrará no mundo em acelerada mudança pela investigação científica e creação cultural que precisem o que somos e fomos, aquilo com que no mundo contribuímos e valemos. Como dizia Einstein, não podemos confinar-nos às produções directas de bens materiais, e a ciência vale tanto pelo seu espírito, pela atitude científica e consciência do humano, quanto pelas aplicações práticas. Ora sem os descobrimentos não se teria industrializado o mundo, mas também não haveria Europa nem humanidade.

CAPÍTULO II

# Portugal e os descobrimentos

*Sob a égide de Duarte Leite.*
*Jaime Cortesão e Fernand Braudel.*
*Lembrando Teixeira da Mota*
*e Barradas de Carvalho*

## I. Comemorações e História

0.1. Sacudidos por vendavais de transformações que ninguém controla ou abatidos pela falência dos movimentos que aspiravam a edificar uma nova civilização, os homens refugiam-se em mitos vindos do passado — como o do mercado livre, iniciativa individual, mínimo Estado — e projectam num demiúrgico século XXI a realização das suas utopias. Afadigam-se a limitar armamentos de apocalipses atómicos que se tornam improváveis, enquanto as guerras regionais e o terrorismo dilaceram as sociedades e moldam um quotidiano insuportável, e porque insuportável, a droga, a violência, a publicidade destroiem a personalidade e obstam aos anseios de mudança para um mundo de dignidade e novos valores. De cinco biliões, 3/5 sofrem fome ou pelo menos miséria, arrastam-se sem esperança; enquanto dois biliões estão acima da suficiência, e uma boa parte tem os seus padrões de consumo saturados: mas só para esta esfera de privilegiados é que a produção das regiões altamente industrializadas ou terciárias pode escoar-se. Ressurgem vagas imensas de fanatismo que dividem a humanidade pelo ódio e medo em vez de se ampliarem a horizontes ecuménicos. As redes multinacionais (económicas, culturais...) perpassam através das nações por outro lado a desagregar-se devido a reivindicações regionais e locais; mas não se caminha para o universalismo.

0.2. Porque é necessário de novo inventar a humanidade e encontrar um sentido diferente para as relações com os outros, construir o espaço dos homens na cidadania, voltamo-nos para essa explosão creadora que foram os descobrimentos e expansões quatrocentistas e quinhentistas, momento excepcional de fundação do humano universalmente válido, através de desencontrados movimentos de cobiça e de generosidade, de vontade implacável de dominar e de esfôrço empenhado em compreender os outros como tais. Porque as nações se desfazem sem conseguirmos fazer a Europa, retomemos as múltiplas aventuras que tanto contribuiram para formar um

espírito e uma consciência europeus repartindo-se em pedaços pelo mundo; mau grado descaminhos e agressões, foi a busca de uma identidade que se ergueu num pôr-se em causa a si própria; o europocentrismo permitiu aos Europeus integrarem os contributos das civilizações outras e tanta vez ajudá-las a conhecerem-se e a estimarem-se a si mesmas, nesses choques de culpas repartidas. Agora que ou edificamos a Europa ou nos diluiremos nas imbricações supra-nacionais e internacionais, a meditação sobre essas navegações e conquistas que tornaram possível a todos os homens entrarem em contacto e assenhorearem-se do planeta impulsionará a consciencialização do que pode e deve ser a Europa, factor decisivo de formação de um mundo novo feito, como no século XVI, por novos mundos.

0.3. Nos séculos XV e XVI a Península, com a gesta das viagens a tecerem a rede mundial de comunicações oceânicas, das conquistas a europeizarem o globo mas também a gerarem novas nações, e dos tratos de mercadoria gizando alicerces de interculturalidade, modelou com as suas mãos um dos momentos altos da génese sempre inacabada da Europa. Hoje, ao integrar-se na Comunidade europeia, naturalmente vai haurir a esse momento inspiração e determinação, sentido inovador; mas também naturalmente, porque isso pertence ao legado da Europa, a memória das respectivas nações refaz-se, combinando-se como então com o horizonte universalista. É portanto segundo estes três vectores que nos cabe no momento actual, pela investigação científica e creação cultural, re-construir o impulso descobridor e de abertura de novos mundos ao mundo; três vectores, ou seja, o humanismo universalizante, a vivificação do legado europeu voltado para o forjar de um porvir à medida desse sentido humanista, e o nosso fortalecimento nacional pela memória desdobrando-se em projecto e projecção.

0.4. Só assim as comemorações, pautadas pela justa medida que recusa megalomanias, poderão servir os povos peninsulares, e com eles a Europa e o mundo. Retome-se pois a directriz, ou directrizes que desde logo os homens consideraram como marcando os descobrimentos e expansões. O Pe António Vieira, em 1664, escrevendo a *História do Futuro* (editada em 1718), qualificava-os de «a maior obra de Deus depois da Creação», e explicava: «Porque não houve obra de Deus, depois do princípio e creação do Mundo, que mais assombrasse e fizesse pasmar os homens, que o descobrimento do mesmo mundo que tantos mil anos tinha estado incógnito e ignorado» — e daí resultando a unidade do género humano, claro que gerada pelas «luzes da Fé». Era repetir, quase palavra por palavra, o que dissera na *Historia General de las Indias*, López de Gómara, em 1552, que à descoberta das rotas marítimas para as Indias de Castela (Mundo Novo) e Índias Orientais, só considerava que sobrelevavam a Creação e a Incarnação. Ao assentar as bases da economia política clássica, Adam Smith, porque se coloca (estamos em 1776) num ponto de vista laico, pode até chegar a afirmar que «The discovery of America, and that of a passage to the East Indies by the Cape of Good Hope, are the two greatest and most important events recorded in the history of mankind.» A imensidade das con-

sequências não podia ainda avaliar-se só em dois ou três séculos — para tal, período demasiado curto. No essencial. «By uniting, in some measure, the most distant parts of the world, by enabling them to relieve one another's enjoyments, and to encourage one another's industry, their general tendency would seem to have been beneficial.». Mas para os nativos a balança penderia para o lado negativo.

A desocultação do oculto e a novidade do espaço planetário, João de Barros sublinhara-as logo, ao falar de «este novo mundo tantas centenas de anos encoberto»; e destacava que as navegações henriquinas tinham buscado aos Portugueses (e afinal a todos os homens) um «novo modo de viver». Mas para além do sentido que as navegações tiveram para os Portugueses, assumiram significado mundial e para as nações. O economista italiano António Serra, em 1613, sublinha não só que assim os Modernos sobrelevaram os Antigos, mas ainda «di modo che non solo da levante in ponente e dal mezzogiorno a tramontana, ma insin de un emisferio all'altro si è introdotto il commercio, che comodamente si portano robe da questo a quello» e mais ainda se tornou seguro o transporte dos produtos industriais «e in consequenzia la certezza del guadagno». Um mundo só, unificado pelo comércio, sucedendo às sociedades encravadas e ignorando-se. Todavia, no século XIX Edgar Quinet aliará esse rasgar de horizontes ao enraizamento nacional — abraçar a humanidade e por outro lado prender-se cada vez mais ao seu próprio país — seria a grande lição dos *Lusíadas*.

1. Não cabe entender as comemorações de maneira unívoca: nem tão-só como forma de reavivar a memória colectiva, nem ùnicamente como sacralizações do poder instalado, regressos a um passado obsoleto que se quere prolongar contra os «ventos da história». Diluem-se tanta vez na ambiguidade, mas podem revelar correntes profundas de renovação, recuperações de uma fidelidade que resiste à opressão ou ao desalento. Só uma sociologia histórica das comemorações, uma análise da sua inserção nas maneiras de pensar, sentir e agir são susceptíveis de nos elucidar sobre o que representaram ou podem vir a representar para a colectividade nacional ou para a humanidade. Seja como fôr, é fácil da comemoração resvalar-se para o comemorativismo, quer dizer, para o apego ao anacrónico ou para a fuga a enfrentar os problemas que são os nossos. E hoje só nos podem servir se as inscrevermos numa construção cientificamente conduzida da memória das gentes, rejeitando ritualismos retóricos, teatralidades que obnubilam o pensamento rigoroso e fecundo. Por isso achamos útil e a propósito transcrever algumas das advertências que já em 1947 dirigíamos, a quando de um «centenário» oficialmente determinado da descoberta da Guiné:

«A história não é comemoração, nada tem que ver com comemorações, é sòmente esforço de compreensão do passado para integrar o presente numa linha ou feixe evolutivo, e para conhecer as leis dessa evolução com as quais se possa forjar o porvir. Menos ainda se compadece a história com certezas intangíveis e com a determinação dos factos à força de decretos. E que têm que ver a vida, as preocupações

de todos os homens, com as flores de retórica que, quando se convenciona comemorar algum feito, profusamente se derramam sobre o seu mito ou a sua miragem romântica?

«Os aniversários e centenários só podem ser úteis se constituirem ensejo para estudar problemas, meditar directrizes, criticar certezas dogmáticas; caso contrário, mumificam os vivos, sem ressuscitar os mortos. Esse espírito saudosista de comemorações incríticas significa que há interesse em desviar as atenções das questões actuais, em evitar que se reflicta clarividentemente e se colham informações objectivamente sobre elas; representa o esforço de impedir que o presente se transforme em futuro, o esforço de fazer regressar *hoje* ao que foi outrora. Tal tradicionalismo, apresentando-se como defesa das glórias do passado, mutila-as, decepa a tradição.» (*Comemorações e História*, Lisboa, 1947, pp 14-15).

Sempre que não atenda a tais advertências e precauções, as comemorações naufragam no anedótico, descambam no ridículo, representam gastos prejudiciais. É o que está a dar-se com a mania das grandezas de comemorar-se de Bartolomeu Dias a Cabral, com comissões inacreditavelmente compostas, ausência de quaisquer planos minimamente ligados a uma concepção coerente e científica, sem os longos trabalhos preparatórios que se impõem a menos de preferirmos o fracasso. Já o que se passou em 1946 poderia ter servido de aviso — como o que se fez em 1922 poderia ter servido de paradigma. Mas no *Expresso* de 12 de Dezembro de 1987 houve o cuidado de expor um programa articulado e racionalmente fundamentado, alternativa ao desenfrear da retórica vazia, do exibicionismo balofo, das pseudo-realizações *à la diable* ou para comprazer a uns quantos, mais ou menos ignaros. É indispensável que entidades públicas e instituições de cultura, bem como personalidades autênticas (e não títeres de cordelinhos) assumam as responsabilidades nacionais, peninsulares, europeias e mundiais que o momento exige, e saibam corresponder com um verdadeiro projecto estruturado com competência e largueza de vistas, ponderada lucidez. Portugal não pode dar-se ao luxo do aventureirismo incompetente e da prostituição do seu ser multi-secular que tanto contribuiu para a formação do mundo moderno.

Não esqueçamos as palavras do Presidente da European Science Foundation Network on the History of European Expansion, que retomam afinal o que tinham sublinhado López de Gómara, António Vieira, Adam Smith: «Seen from the perspective of world history this process [Descobrimentos] was probably the single most important phenomenon in modern European History.» Sociedades e civilizações reorganizaram-se, os outros obrigaram-nos a vermo-nos a nós próprios, novas formas políticas e culturais impuseram-se por toda a terra, mesmo se pela violência condenável. Montou-se pela primeira vez uma economia mundial (*The Journal of the ESF*, Outubro 1987, declarações do Prof. H. L. Wesseling) — além dos fluxos populacionais que atravessaram oceanos e penetraram continentes.

2. Os processos em que se envolveram Portugal e Castela no dealbar dos tempos modernos contrastam vincadamente. Desde o século XIV castelhanos, valencianos, catalães navegam com certa regulariade para as Canárias, em ligação com a dinâmica do açúcar, mas não só; e Jacme Ferrer propõe-se mesmo «anar al riu de l'or». No entanto a instalação castelhana no arquipélago só se dará na esteira dos normandos (e genoveses), e a contrariar as tentativas portuguesas, portanto adiantado o século XV, lentamente, imbricadamente com os concorrentes. De Sevilha e das Canárias envidam-se esforços para entrar nos tratos com o mundo negro; mas as guerras de sucessão, de Isabel e Fernando contra as pretensões de Afonso V, voltam Portugal para o Atlântico e reunem Castela e Aragão no empenhamento no Mediterrâneo e na Europa, embora conservem as Canárias (tratado de Alcáçovas e ratificação de Toledo 1479-1480). O desfecho não obsta todavia a que aqueles dois reinos enveredem pela conquista do Maghrebe, e o primeiro leve avante a ocupação das ilhas Canárias e, anexada Granada, se lance explosivamente na expansão ultramarina, com a viagem de Colombo de 1492. A partir daí desenrola-se um processo fulgurante de conquista territorial nas Américas, comandado pela elipse circulatória do Atlântico Central (ida pelas Canárias e regresso pelos Açores). Mas porque sobretudo formação de um imenso complexo terrestre e territorial, nos mares apenas é lançada uma ponta em direcção ao rio da Prata (ainda aqui em luta com os Portugueses); e só o plano e realização do português Fernão de Magalhães, muito mais tarde, alargará os horizontes oceânicos ao Pacífico e ilhas das Drogas. O que não bastava, por então, para desenredar a Espanha como todo o império de Carlos V, do novelo continental europeu para que Toro, por antecipação, lançara os reinos castelhano e aragonês (como bem viu Angel Ganivet no seu *Idearium Español*, 1896).

Por tudo isso é lógico que a Espanha concentrasse em 1992 as comemorações dessa gesta navegadora e conquistadora — prolongamento da Reconquista guerreira e não epopeia mercantil, considera-a polèmicamente Cláudio Sánchez Albornoz. Mas a Espanha que hoje comemora é outra, embora de novo empenhada na Europa. Com a reunião nesse ano dos Jogos Olímpicos de Barcelona e da Exposição Internacional de Sevilha, é a meta e a manifestação de impressionante feixe de actividades científicas e culturais, bem como de modernização económica (basta ver o lugar nas pescas mundiais) que, restituindo à Espanha o sentido universalista, apoiam o arranque para uma posição inovadora na Comunidade europeia; assim se desfaz o ensimesmamento de finais de Quinhentos: ao quixotesco discurso «da falta de método» (Ferrater Mora) contrapõe-se agora a atitude científica e metódica na construção de um porvir aberto rasgadamente à Europa e ao seu legado, em vez de permanecer «de espaldas» ao continente e seus valores.

3. Quanto aos Portugueses, se no século XIV só contamos com tímidas tentativas (Portugal está então embrenhado nas lutas na própria Península, numa ligação com Aragão para se apropriar de Castela), o movimento amplo e teimosamente sustentado de descobrimentos, conquistas, tecido de rede mundial de feitorias e

resgates, emigrações para todos os quadrantes, sucessões de impérios com configurações espaciais diferentes mas todos assentes nas rotas oceânicas, abre mais cedo; e se neste multi-vectorial conjunto de processos podemos destacar umas quantas viragens estruturais (assim a de meados de Quinhentos), todavia não se privilegia um «momento de explosão», ao contrário do que acontece no reino vizinho. Daí que não seja possível condensar tal movimento ou feixes de movimentos numa data, seja a da tomada de Ceuta (1415) ou a dobragem do Bojador (1434), a chegada à Serra Leoa (1460) ou a vitória sobre o cabo das Tormentas (1488), a construção do castelo da Mina (1482), o estabelecimento da capital oriental em Goa (1511) ou as viagens dos Côrtes Reais. Impõe-se, por um lado, associarmo-nos a 1992 e comemorações colombianas, por outro seleccionar umas duas datas próximas e suficientemente significativas, para também nelas condensar o essencial das manifestações da memória nacional.

4. Convirá, antes de mais, termos uma ideia do que representa a tradição, ou melhor, as tradições de comemorações em Portugal. 1880, centenário de Camões, foi a grande festa cívica (veja-se o artigo de Maria Isabel João no n.º 20 da *Revista de História Económica e Social*), afirmação da vontade da nação de se manter na independência, ligada aos momentos altos do passado, e de se renovar pela democracia: Deveriam ser os pródromos da construção do povo na cidadania. Por isso se desenrolou sobretudo como amplíssimo movimento cultural e de formação educacional: do poema lançaram-se edições de excepcional tiragem, como a do *Diário de Notícias*, por Adolfo Coelho, com 30 000 exemplares; mas também a da Imprensa Nacional, por Pinheiro Chagas, a do Gabinete Português de Leitura do Rio, a de Corazzi (por Latino Coelho) — ao todo 9; e o movimento fora precedido com regularidade ao longo de Oitocentos, e até final do século haverá mais 14 edições. Quer dizer que 1880 não é algo de isolado. Logo em 1886 é a inauguração do monumento aos Restauradores: continuação das comemorações camoneanas, protesto contra certas tendências iberistas, e exaltação da pátria dos cidadãos — o movimento republicano é na ideia de pátria que se firma. Mas isso tudo não impediu que eruditos e escritores portugueses contribuissem para as celebrações colombianas de 1892, que se traduziram em tantas publicações de fontes de bom quilate e impulsionaram toda uma renovação dos estudos históricos dos descobrimentos (lembremos a obra crítica que Henri Vignaud vai desenvolver). Ramos Coelho dá-nos então a primeira grande colectânea documental de qualidade e referência indispensável — *Alguns documentos da Torre do Tombo relativos às conquistas e navegações*; Pinheiro Chagas, uma síntese divulgadora — *Os descobrimentos portugueses e os de Colombo*; Rafael Bastos revela e edita (pouco criteriosamente) o *Esmeraldo*, Henrique Lopes de Mendonça, mais seguro e erudito, estuda os *Navios Portugueses dos séculos XV e XVI*. Edições seguras de documentos e textos fundamentais (como a do *Esmeraldo* por Epifânio da Silva Dias), estudos vigorosos e rigorosos: é o grande período de Alberto de Sampaio, Costa Lobo, Gama Barros, todo o grupo do *Archivo Historico*

*Portugez* — Braamcamp Freire, Sousa Viterbo, Pedro de Azevedo, António Baião, etc, etc. Ambiente em que se formará a geração única de Duarte Leite e Jaime Cortesão, tantos mais. Por isso foi possível o centenário da independência do Brasil elevar-se a cume dificilmente atingível: a larga visão do Governo da República apagou ressentimentos e realizou dois feitos ímpares: Gago Coutinho e Sacadura Cabral conseguem a primeira travessia aérea do Atlântico Sul, e uma plêiade inigualada de investigadores, sob a égide de Malheiro Dias, e orientada artística e tècnicamente pelo tão escrupuloso e em tal campo incomparável Roque Gameiro, ergue o que é a maior realização cultural deste século — a *História da Colonização Portuguesa do Brasil*. Estava-se em 1922. Apesar do golpe ditatorial do 28 de Maio (interesses do tabaco — e outros — a quanto obrigam), foi ainda possível durante alguns anos florescer o Grupo da Biblioteca Nacional e toda uma cohorte com Luciano Pereira da Silva, Paulo Merea, Pedro de Azevedo, Joaquim Bensaúde, Jordão de Freitas, muitos dos nomes que vinham de trás— e destaquemos sempre David Lopes, Jaime Cortesão e Duarte Leite; para a frente virão Fontoura da Costa, António Barbosa, Orlando Ribeiro, Teixeira da Mota. Como já víramos a propósito de 1880, 1922 encontra-se entre um forte movimento que vem de trás e outro também forte que o continua. E não só no campo da erudição e da memória e consciência da nação (ressaltemos ainda o *Guia de Portugal* de Raul Proença, em que também entram um Sérgio, Aquilino, etnólogo, Raul Brandão, Silva Teles, Reynaldo dos Santos, Quirino da Fonseca...), mas ainda nas realizações como a viagem aérea a Macau e tantas mais.

Necessàriamente que as comemorações posteriores, enquadrando-se na atmosfera ditatorial-salazarista, não podiam deixar de mudar de significado e perder altura. Em 1940 comemoram-se os centenários da Fundação do Reino e Restauração — e pouco fica do estendal. Em 1960 é a comemoração do centenário da morte do infante D. Henrique, elevado a figura paradigmática do regime; tratava-se de rememorar o ciclo da expansão henriquina como aquele donde teria desabrochado toda a expansão. Os *corpus* de fontes que se editaram careciam porém de solidez erudita, de rigor e abertura de espírito; e de tudo ficaram quase só os *Portugaliae Monumenta Cartographica*, porque num domínio que não parecia ter implicações ideológicas; as próprias colecções de divulgação foram desastrosas. Nem admira. A supressão de escolas como a Faculdade de Letras do Porto, as expulsões de professores universitários mais válidos, o desprezo sistemático pela investigação científica (mau grado os esforços desesperados de Celestino da Costa e alguns mais), a imposição de interpretações oficiais, tinham exilado ou marginalizado o trabalho de estudo crítico e fundamentado das navegações e expansões dos portugueses. Os receios que o almirante Sarmento Rodrigues manifestara a propósito do tal centenário da descoberta da Guiné confirmavam-se infelizmente.

5. Para nos orientarmos no que cumpre fazer hoje, retenhamos o grande, o excepcional exemplo de 1922. Por um lado, uma nova gesta digna dos descobrido-

res quatrocentistas: a viagem aérea de Gago Coutinho-Sacadura Cabral; algo que contribuía, e de que maneira, para a génese de um mundo novo e de um novo relacionamento entre os povos, com base na actividade cientificamente conduzida e nos valores humanos de imaginação e aventura. Por outro lado, o aproveitamento a pleno de um escol de estudiosos, a segurança da edificação erudita, os amplos horizontes problemáticos, a exaltação do rigor — um patriotismo contido que não precisa de se afirmar contra os outros nem negar o sentido universal. É esta lição de duplo vector que nos deve guiar.

6. Mas, e é esta uma condicionante decisiva, não dispomos nos dias actuais de uma plêiade nem de longe comparável à de 1922 — ou de grupos de investigadores como na época do *Archivo Historico Portuguez*. Um imenso vazio se instalou nos anos 60 — depois das grandes sínteses e contribuições de Jaime Cortesão, Duarte Leite, Veiga Simões e dos caminhos que só um número reduzidíssimo rasgava — Orlando Ribeiro, Teixeira da Mota, nós próprio, quanto à náutica Luís Albuquerque. Ficaram as obras-mestras daqueles nomes inesquecíveis, como ficaram os *Portugaliae Monumenta Cartographica* e o *corpus* documental cuja publicação se deveu a Silva Marques. Lá fora as correntes da historiografia eram marcadas pelo cunho inconfundível de Lucien Febvre e, mais em particular no que agora nos importa, de Fernand Braudel. A longa duração e os imensos espaços oceânicos e continentais passavam a primeiro plano, a construção fazia-se articulando estruturas e processos, com base em levantamentos documentais de grande volume e densidade; partia-se, não de algumas personagens ou de alguns acontecimentos, mas de uma problematização em que convergiam todas as ciências humanas para elucidar os rumos do mundo, o traçado de redes trans-marítimas, a explicação das acções dos homens na multiplicidade dos tempos sociais. Se Braudel deu o modelo e o paradigma com o seu Mediterrâneo durante o «longo século XVI», Pierre Chaunu trouxe-nos o quadro do Atlântico da «carrera de las Indias de Castela» ao longo de século e meio, Frédéric Mauro o Atlântico português de 1570 a 1670, e nós próprio a estruturação do império multi-oceânico dos Portugueses do século XIV ao XVII.

Nem o fascismo no ocaso favoreceu a passagem da história dos descobrimentos e expansões do plano mítico-ideológico para o plano da explanação científica e da elaboração isenta da memória dos homens; nem depois a descolonização, com a má consciência (em todos os sentidos) que a rodeou, abriu as nossas universidades e as actividades dos portugueses ao novo entendimento da história, preferindo continuá-la como arma ideológica e mantendo a anterior antipatia pela pesquisa cientificamente conduzida. Tratava-se de apagar aqueles movimentos quatrocentistas e quinhentistas da consciência colectiva, e julgava-se que se transformavam os povos não europeus em entidades nacionais e os brindávamos com um passado que ainda não tinham re-construído por si próprios, acusando os descobrimentos de irem violar os outros e as conquistas ou as simples feitorias e resgates de entravarem a evolução desses povos; acusava-se a colonização de todos os crimes, e recusava-se

admitir uma lógica histórica nos imperialismos. Por isso, com o desaparecimento de Barradas de Carvalho e de Teixeira da Mota, com o nosso desvio para os esforços obstinados (talvez vãos?) para inscrever o espírito científico no tratamento das ciências humanas e formar uma comunidade científica em Portugal, entre outras cousas pela formação de autêntica nova universidade (no que falhámos), triunfou o carreirismo incompetente e sorna, evitou-se a verdadeira renovação das grandes instituições de cultura, e escandalosamente não se pôs de pé, antes se recusou com todos os pretextos, um indispensável Instituto de História dos Descobrimentos e da Expansão. Ninguém pensou na formação de quadros — e é por aqui que tudo começa, tem de começar, inescapàvelmente, sob pena de rotundo fracasso. Acção formativa que devemos desenvolver correlativamente com o recuperar da extraordinária mole da contribuição erudita e científica que se foi acumulando, enriquecendo, desde Ramos Coelho e Henrique Lopes de Mendonça, passando por Pedro de Azevedo, Jaime Cortesão, Duarte Leite, David Lopes, Luciano Pereira da Silva, e depois por Fontoura, Gago Coutinho, Frazão de Vasconcelos, até Luís de Matos e Teixeira da Mota e tantos mais; legado em parte esquecido mas que se impõe trazer ao nosso convívio e meditação, como insubstituível ferramental para forjarmos a nova história que é urgente forjar.

Incumbe-nos, assentando sobre essa herança tão rica e promissora, reformular os problemas, construir as fontes segundo uma nova operatória mas no rigor e na fecundidade crítica; partir para uma visão global inovadora, que combine os diferentes ângulos de visão e não descure as diferentes instâncias do real, os diversos níveis em profundidade — não isole a náutica das técnicas mas também do económico e do social-cultural, considere as condutas dos homens na sua complexidade, inscritas nas totalidades que se imbricam no movimento de conjunto. O que só com uma nova plêiade de investigadores e num ambiente de intensa creação cultural poderá conseguir-se.

7. Não havendo, nos descobrimentos e expansão portuguesa, uma data ou datas muito próximas que marquem um «momento de explosão» desse movimento bi-secular que se desenrolou à escala mundial ou um «momento de orientação» a destacar-se com nitidez, seria evidentemente disparate inaceitável ir para uma solução oposta e procurar estender as comemorações por um período de alguns anos; acabar-se-ia inevitàvelmente por preenchê-lo com pequenos actos que se esvairiam na insignificância; tornar-se-iam assim impossíveis empreendimentos de fôlego, quando convém dar às acções a empreender a máxima força re-construtiva da memória e inovadora do porvir. Só por desvario e desatino se poderia pretender abrir as comemorações com o centenário da entrada de Bartolomeu Dias no Índico e prolongá-las ofuscadamente até ao desembarque de Cabral em Vera Cruz, por exemplo. Posto de lado sem rebuços tal dislate cuja enormidade arrepiaria (mas ninguém responsável aceitaria colaborar), temos de partir da constatação irrecusável da necessidade imperativa de um período relativamente longo de preparação séria, seriando-se numas quantas fases até a realização das grandes manifestações histórico-culturais.

Em Espanha e no mundo hispânico contam-se investigadores de alto quilate e a história das navegações e conquistas tem merecido a atenção que a nossa displicência lhe tem recusado. Lembremos tão só Céspedes del Castillo, Morales Padrón, Domínguez Ortiz, Lobo Cabrera, Rumeu de Armas, Sílvio Zavala, Consuelo Varela e tantos mais. Há tempo que os Espanhóis vêm preparando 1992 — e de agora até lá ainda faltam três anos. Traga-se à colação a actividade do Centre for the History of European Expansion, da Universidade de Leiden, de que não temos qualquer equivalente; durante dez anos uma equipe dirigida por três catedráticos, e com doutorados, assistentes e até estudantes a terminar o curso, realizou uma pesquisa metódica e extremamente aprofundada, e entregou-se à elaboração de um estudo cuidadosamente trabalhado, sobre o tema «Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries», lançando em 1987 o 1.º volume. E o prestígio de Leiden valeu--lhe ser escolhida para sede da ESF Network — quando naturalmente pensaríamos em Lisboa... E em França e noutros países começam a multiplicar-se as equipes, retomando a época áurea do vivo interesse e dos trabalhos altamente inovadores do após Segunda Guerra Mundial (a que talvez não tenha sido de todo estranha a nossa presença em Paris): foi o florescimento das construções monumentais ou das contribuições renovadoras de Fernand Braudel, primeiro e acima de todos, Pierre Chaunu, Ch. André Julien, Frédéric Mauro, Michel Mollat (a quem se devem os fundamentais Colóquios Internacionais de História Marítima durante anos e anos seguidos), Henri Touchard, Guy Beaujouan, Marcel Destombes, mas tambám, noutros meios, Ch. R. Boxer, C. R. Crone, E. G. R. Taylor, John Parry — não prossigamos. Deu-se depois um vazio, muitos recearam os vastos horizontes braudelianos, outros preferiram partilhar sectorialmente a história e as ciências humanas. Trata-se agora de ir haurir de novo a inspiração de Lucien Febvre, e F. Braudel, embora alargando-a ainda mais, sem perder a solidez que lhe tinham conferido. Assim, ha que integrar visões como as que trouxeram Nathan Wachtel, Léon Portilla, Urs Bitterly.

Constatemos portanto a ausência, em Portugal, nos nossos dias de hoje, de um grupo suficientemente numeroso de especialistas autênticos (não confundamos com escrevinhadores sobre o joelho, afadigados em recolher prémios e publicar, publicar, para satisfazer os requisitos da rentabilidade... mercantil). Constatemos o vazio das investigações de há quinze ou vinte anos para cá, a péssima qualidade das publicações de fontes e outras que entretanto sairam dos nossos prelos, a inexistência da institucionalização da pesquisa, gravíssima, e o nosso atraso metodológico e problematizante nestes campos, tudo agravado pelo desconhecimento das nossas cousas que lá fóra se instalou, quando não mesmo desinteresse. É incrível, e só prova a obtusidade, mais ainda, a inexistência completa, de políticas de educação, cultura, investigação científica no nosso país, de há anos para cá (continuando-se afinal o salazarismo, aqui como noutros vectores), os organismos oficiais não editarem sistemàticamente as teses de doutoramento e memórias de

concurso ou mestrado válidas — e são umas dezenas; se bem que raro digam respeito aos descobrimentos e expansão — mas algumas há —, contribuiriam decisivamente para conhecer com olhos novos estas terras e gentes, enraizariam a atitude científica e valorizariam a posição portuguesa em ciência e creação cultural mesmo lá fóra: basta apontar os nomes de Romero Magalhães, Nuno Valério, David Justino, Aurélio de Oliveira, Jorge Crespo, Fernando de Sousa, Maria Eugénia Mata, Marinho dos Santos, Carvalho Homem, Rocha Pinto, Rita Costa Gomes, Ana Isabel Buescu, Ramada Curto, Francisco Bettencourt, Jorge Pedreira, Pedro Tavares de Almeida, Rui Santos, Manuela Rocha — a lista deveria continuar. Só assim evitaríamos o aventureirismo que entre nós campeia, ufano — e o descrédito em que caimos internacionalmente.

Precisamos instantemente de centros de investigação a sério (e não de bolsas distribuidas a esmo, de comissões de notáveis, de projectos desgarrados e sem base sólida). Não é enchendo avenidas de estátuas de descobridores e conquistadores, ou enfartando os concursos televisivos com perguntas *soi-disant* sobre Descobrimentos (ou História, ou Língua Portuguesa), que a gesta portuguesa da construção do espaço mundial e invenção da humanidade reformulará a memória da nação e ajudará a re-forjar a consciência europeia, ou o sentido universalista do humanismo. É tempo de acabar com a ânsia do espectáculo e aproveitamento carreirístico de situações, com o fazer-se para que se diga que não se deixou de fazer.

Temos de partir da estaca zero.

## II. **Uma proposta de plano de actividades**

1. Assim, somos levados a propor a seguinte calendarização de actividades:

1.1. 1988 ARRANQUE

Instituição do Instituto Português de História dos Descobrimentos e da Expansão Europeia.

a. Será composto pelos elementos, embora em pequeno número, que se destacam pela obra feita, competência e seriedade, isenção intelectual e material, capacidade de formar e orientar investigadores e outro pessoal (incluindo divulgadores), de organizar o trabalho científico, de planear actividades, etc.

b. Formação de uma Biblioteca especializada, com fontes e estudos portugueses e estrangeiros.

c. Escolha de colaboradores (muito selectiva e rigorosa) e de estagiários a formar como investigadores e como pessoal auxiliar de pesquisas e de preparação dos lançamentos. Incluem-se dois licenciados em ciências humanas que adquiram forte formação informática específica.

d. Instituição de seminários de formação de investigadores (os actuais cursos de mestrado não parecem satisfazer a tal finalidade nem obedecem aos indispensáveis requisitos); sessões de orientação e discussão dos trabalhos.

e. Classificação das fontes e inventariação dos locais onde se encontram ou das edições seguras a utilizar.

f. Plano de investigações.

g. Plano de dossiers e ficheiros a constituir, e normas para a sua constituição. Plano de constituição de *corpus*.

h. Planeamento das publicações de base (instrumentos de trabalho, *corpus*, fontes editadas crìticamente, reedições com complementos de actualização e correcções).

i. Exame crítico das edições de fontes e dos estudos existentes, bem como de bibliografias, dicionários, atlas, a fim de detectar o que satisfaz os requisitos que devem exigir-se e o que tem de ser refeito ou substituido.

### 1.2. 1989-1992 ESTABELECIMENTO DAS GRANDES BASES

a. Funcionamento dos seminários, cursos, sessões, colóquios e mesas-redondas de formação de investigadores, a quem irão sendo distribuídas tarefas de dificuldade crescente. Seminários livres para suscitar fora novas vocações, manter a possibilidade de alargamento de quadros, conjugar esforços antes desirmanados, e despertar interesses e ajudas nos meios culturais e científicos mais largos.

b. Levantamento de inventários, quer por arquivos, bibliotecas, museus, quer por fundos de fontes (por exemplo, iconografia do Ultramar; documentação relativa aos mecanismos económicos — estancos, «largar de mãos», escambo e operações monetárias, etc).

c. Formação sistemática de dossiers e arquivos, quer por área geográfica, quer por campo temático (as letras de câmbio; a duração das viagens; as capitanias;...), quer por feixes problemáticos (os mecanismos monetários; a maneira de ver as sociedades e civilizações outras; a «construção do corpo» dos não-europeus pelos observadores europeus;...).

d. Investigações sobre certos campos temáticos e feixes problemáticos bem definidos e cuja abordagem pode ir sendo escalonada ao longo desta etape.

e. Reuniões dos responsáveis do Instituto, colaboradores de dentro e de fóra, investigadores, especialistas, pensadores nacionais e estrangeiros que se achar conveniente, para discussão e afinamento dos planos, melhor formulação dos problemas científicos e das directrizes metodológicas, confronto e avaliação de hipóteses e teorias explicativas, detecção de lacunas, aberturas de novas perspectivas.

f. Colaboração com a European Science Foundation Network on the History of European Expansion.

g. Apoio e complementaridade aos trabalhos dos colegas espanhóis para todo o material científico relacionado com o centenário da viagem de Colombo. Colaboração nas iniciativas dos nossos vizinhos.

Comecasse a estorea que
falla dos feitos que fez o
illustre e muy nobre ca
valleyro dom Duarte de
menesses Conde que foy
de Vyana. Alferez moor
delRey e capitam por elle
na villa dalcacer em A
frica. A qual foy prymey
ramente ajuntada e scrip
ta per Gomez Eanes de
zurara professo cavalley
ro e comendador na orde
de xpus. Cronista do
dicto senhor Rey e guarda
moor do tombo de seus regnos

Mui re
zare muy
alto e muy
to excellete
principe e
me constra
...
de compr
nosso mandado quando me
dameiro screvestes ...

que leixasse todallas cousas
em que entom por nosso ser
viço era ocupado que eram
assaz grandes e proveitosas
aos naturaes de vossos
regnos. principalmente ao
regimento de nosso tombo. que
allem do bem comum pertence
muyto a nosso serviço. Me tra
balhasse logo de ajuntar e
screver os feitos do conde dom
duarte de meneses vosso alfe
rez moor e capitam em a villa
dalcacer. E isto creo eu muyto
alto principe que fizestes porque
nom avya muytas cousas que o
uvesse acabara sua vida antre
os mouros por defensom de
vossa pessoa na serra de Bena
cofu quanto asseguindo vos
passastes em africa. pollo qual
querendo obrar como convem
a tal e tam grande principe qui
sestes buscar todollos modos per
que seu tam assijnado serviço
o qual nom podia seer mayor

A memória da gesta da expansão
Realizações de memorização
1.2.1. *Crhonica do Conde Dom Duarte de Meneses*
por Gomes Eanes de Zurara, p. 6.
(Arquivo Nacional da Torre do Tombo)

h. Comissão mixta luso-espanhola de historiadores e especialistas das ciências humanas, a fim de estabelecer directrizes que excluam ressentimentos nacionais e falsas querelas de prioridades e garantam a isenção e idoneidade das manifestações a realizar.

i. A partir de 1990, preparação das primeiras publicações, começando pelos instrumentos de trabalho e alguns *corpus* de fontes, ou estudos eruditos e de base.

j. Realização de duas séries fílmicas, segundo os princípios pedagógicos da Universidade Aberta, sobre dois grandes temas de sensibilização geral:

1. Portugal e os Portugueses — um povo sem fronteiras.
2. A construção do espaço e a invenção da humanidade (a gesta das viagens), séculos XV e XVI.

Cada série composta de umas seis sessões de vinte a vinte e cinco minutos cada uma. Séries a compor em 1991.

### 1.3. 1992-1996 INTENSA ELABORAÇÃO DA GAMA DE ACÇÕES E REALIZAÇÕES

a. Começo do lançamento das publicações.

b. Lançamento, em 1992, de uma Revista de História dos Descobrimentos e da Expansão (sobretudo, mas não exclusivamente portugueses) e do estudo dos povos outros nos séculos XIV-XVII. A nenhum pretexto deve iniciar-se a sua publicação antes daquele ano: porque a função de uma revista é levar à comunidade científica e ao público em geral os trabalhos feitos, exprimir a existência e a actividade forte dos grupos de pesquisa e dos investigadores; nada pior do que crear uma revista e depois andar a angariar originais para ela.

c. Intensificação e aprofundamento do esforço de investigação e de construção científica do estudo dos descobrimentos, conquistas, colonizações, emigrações, tecido da rede mercantil mundial; e isso do ponto de vista histórico-estrutural, quer dizer, com os projectores da antropologia social e cultural histórica, da economia histórica, da história das técnicas e das ciências, da sociologia histórica das solidariedades fundamentais e dos poderes (em especial do Estado e instituições, mas não só), da evolução da ferramenta mental e das mentalidades, da geografia humana retrospectiva, sem descurar nenhum dos ângulo de visão.

d. Continuação sistemática das workshops, mesas redondas, colóquios restritos de formação e aprofundamento, quer nacionais ou mesmo locais, quer internacionais (incluindo os bilaterais).

e. Preparação e primeiras realizações de séries fílmicas segundo os dois grandes eixos: por um lado, a compreensão deste povo que se repartiu pelo mundo, no processo dos seus problemas cruciais internamente e na sua projecção externa; por outro lado, a gesta do forjar cultural-social e económico-político do género humano na textura espácio-temporal do globo, com as marcas que os portugueses deixaram por toda a parte, e a complexa problemática da interculturalidade. E ainda um terceiro

eixo: espanhóis e outros povos neste movimento que explode no século XV e por séculos se prolonga, gizando alicerces para a Revolução Industrial, e suas repercussões na Europa.

f. Planeamento e preparação das grandes realizações histórico-culturais da fase final.

1.4. 1996-1998

Fase de intensa produção pública dos trabalhos realizados e de elaboração definitiva da fase final. Lançamento das grandes obras de síntese, quer erudita quer divulgadora. Realização dos filmes previstos.

1.5. 1998-2000 COMEMORAÇÕES DO DESCOBRIMENTO DO CAMINHO MARÍTIMO PARA A ÍNDIA E DA VIAGEM DE CABRAL (BRASIL)

As grandes manifestações histórico-culturais: exposições (segundo uma organização e didáctica inovadora, como o Prof. Jorge Crespo começara a realizar na Biblioteca Nacional), congressos, colóquios, ciclos de conferências, ciclos de filmes, divulgação dos trabalhos destes anos.

2. Trata-se de toda uma maneira de conceber as comemorações dos Descobrimentos e expansão: em ruptura com a manipulação ideológica e a busca do espectáculo exibicionista que caracterizou tais actos públicos durante o fascismo salazarista. Aqui concebemos as comemorações não como ritos ligados a tradições mitificadas, mas como actos creadores da memória da nação voltada para o porvir, do evolver da consciência e da edificação da Europa nos moldes que satisfaçam as aspirações do nosso tempo, e dos progressos de um humanismo universalizante que não homogeneize a humanidade antes lhe permita desdobrar-se em todas as suas virtualidades. Recusamos assim sacralizar sequer a nação, queremos homens conscientes da sua dignidade na cidadania, vivendo de modo creador toda a riqueza do legado das sucessivas gerações que se sucederam. Estas comemorações, festa cívica no exacto sentido do termo, têm de ser a perspectivação do que somos e fazemos, a memória do que fomos e fizemos, e os projectos daquilo com que julgamos poder contribuir para todos os homens e para nós próprios como entidade colectiva donde o totalitarismo está radicalmente excluido, extirpado (mesmo que se apresente sob os ouropeis da modernização e da liberalização). Esta maneira de comemorar radica na atitude científica, crítica, portanto na investigação rigorosa e lúcida, numa creação cultural que não seja de circunstância, por encomenda (para distribuir óbolos a «intelectuais» e «artistas» sôfregos). Pretende ser uma elevação cultural e não uma diversão para um ócio vazio; não se compadece com o espectáculo, a despesa sumptuária (todos os pretextos servindo para justificar a falta de meios para o que é realmente, profundamente essencial), o folklore talhado por medida. Só interessam reconstitui-

ções na estrita medida em que por elas se possam verificar com rigor científico certos pontos cruciais da história — e não para turismo mais ou menos «cultural».

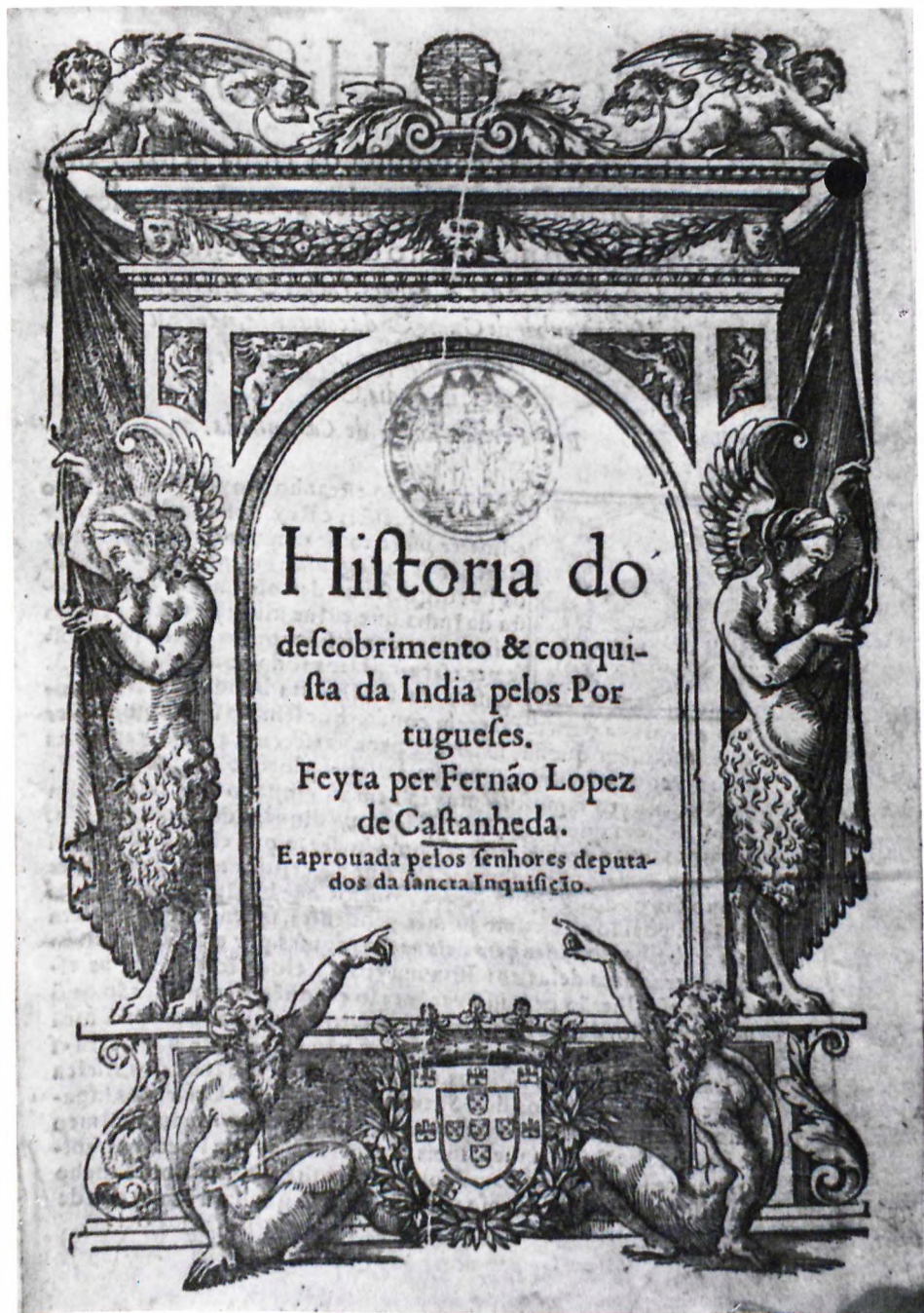
3. Salientámos acima que o excepcional valor de 1922 estava ligado ao carácter duplo das realizações, e que hoje, não se tratando evidentemente de refazer travessias aéreas de oceanos, nem estando ao nosso alcance colocar satélites no espaço extra-terrestre, deveríamos contudo preocupar-nos com sermos capazes de trazer algo de nosso e novo ao mundo de agora e do amanhã. Entendemos indispensável para isso retomarmos a grande herança europeia, para que os descobrimentos tanto contribuiram; assim, a «modernização» do nosso país (expressão afinal ambígua, porque pode limitar-se, e na atitude de tantos dirigentes frequentemente se limita, a tornar-nos produtores e consumidores de bens descaracterizadamente cosmopolitas, no tédio de um mundo onde o lucro comanda) só adquire sentido se nos colocar numa trajectória que parta das raizes desse legado e o prolongue, renovando-o mas não traindo-o. Nunca, como hoje, entre nós, tanto se falou de cultura, e nunca como hoje tanto se espezinharam e desprezaram a cultura e a inteligência. Pela degradação de tudo (os sítios, as instituições de cultura, o sistema educativo, a total ausência de sistema de investigação científica, o abandono das letras clássicas, a prostituição voluntária da língua portuguesa, a exaltação da tecnologia pela tecnologia, o apagamento da reflexão filosófica, a promoção da trafulhice mental marginalizando a seriedade e rigor) tem-se impedido a complexa formação da memória da nação, que não é um dado imutável mas algo que está constantemente a refazer-se, Memória que só o é quando ligada à tensão inovadora a visar o porvir, mas que não apaga, não desbarata o passado, conquanto não pretenda re-vivê-lo anacrònicamente.

Esse legado que as nossas mãos amassam para elaborarmos o que queremos fazer, inspira-se no, molda-se pelo espírito científico, que só por grave engano da mentalidade «pragmática» se confunde com a soma dos conhecimentos adquiridos, com a multiplicação dos «bancos de dados»; evolve com o desenvolvimento da ciência e das novas maneiras de pensar, com os progressos da tecnologia como prolongamento da *epistêmê*, sendo as técnicas construções que derivam de altas construções científicas, e portanto só existem graças a funda e ampla pesquisa fundamental. Mas os progressos da consciência europeia assentam na creação artística, no espírito lúdico que se realiza no belo (incluindo a beleza do próprio quadro do quotidiano); como na maneira histórica de pensar o homem e os homens, todos os problemas humanos, numa tensão globalizante (embebida de todas as perspectivas das ciências humanas, e embebendo-as por seu turno). Os homens e o homem são totalidades que se forjam a partir da dignificação do corpo pela educação física, que é também, por isso mesmo, conformação mental (e portanto incompatível com o desporto como instrumento de publicidade ou luta de competição por resultados cada vez mais sofisticados).

Por isso o nosso sistema educativo, se não quiser rebaixar-se (como parece pretender-se) a miserável escola oficinal e formação pseudo-técnica, supostamente

com saídas profissionais imediatas e seguras, subordinada a tacanha «lógica de mercado livre» (um dos mitos que obnubilam o nosso tempo), tem de organizar-se em função dos vectores que apontámos. É a base cultural que cada vez mais garante o êxito da formação tecnológica e da organização económica, desde as empresas aos macro-sistemas. Por isso, e desde logo, desenvolver o estudo da história, porque nele se põem todas as questões de fundo dos homens — do espaço à mentalidade, da economia aos poderes políticos, etc. — e se opera o esforço de apreender a humanidade na sua globalidade de inquietações e aspirações; pensar històricamente é caminho insubstituível, sem alternativas, em economia como em sociologia, em etnologia e antropologia cultural e social, em geografia humana como até em psicologia. Não descurar a formação artística (literária, musical, artes visuais, decoração — o quotidiano) nem a formação harmoniosa do corpo e o exercício ao longo da vida. Treinar todos no manejo dessa ferramenta intelectual (e não só) que é a ciência e que são as ciências; remetendo por conseguinte a cada passo para o enraizamento e consciencialização da atitude científica, crítica, metódica, problematizadora, desideologizadora, fabricante de operatórias, e a ela subordinar o anseio e a ânsia de aplicações utilitárias. Mas atenção. Não formaremos o cidadão (sem o qual o homem se não realiza na sua plenitude, hoje e amanhã, como homem) nem cada homem e todos os homens, no sentido auto-creador que a humanidade contém, se não levarmos todos à reflexão sobre o ofício como sobre o seu quotidiano, à tomada de consciência e discussão dos valores por que se norteiam, ao desencovar dos métodos e processos de pensamento seguidos nas ciências, nas artes, nas técnicas (estas, porque insertas na ciência, tecnologias, visto que da alçada do *logos*), à meditação sobre a atitude artística, ao entrelaçamento de todas as questões com que nos debatemos no mundo, na actualidade, e com que os nossos antepassados se debateram nos mundos de ontem e ante-ontem. Não há humanismo, não há humanidade perenemente a nascer, renovando-se, forjando os seus próprios paradigmas, se não repusermos os momentos de Montaigne, Galileu e Descartes, de Newton, Spinoza e Cantillon, de Rousseau e Kant, de Montesquieu, Tocqueville e Marx, como de Lucien Febvre e Fernand Braudel. Quer dizer, a perpassar tudo, inscreve-se a filosofia como reflexão crítico-construtiva (a não confundir com história das ideias e da cultura, que não devemos isolar da história globalizante; nem o espírito filosófico a esta história se reduz, como não se reduz a nenhum dos seus campos de descolagem).

4. Em suma: a tarefa destes dez, doze anos tem de ser construir Portugal de maneira a que, numa sociedade de dignidade e plena justiça e cidadania, fermente e prolifere a creação cultural, o esforço dinamizador de uma civilização que nos cumpre inventar para corresponder às aspirações que formos inventando, num enriquecimento desse humanismo que já de trás nos vem sendo legado.

5. Concretizemos com alguns projectos que se nos afigura imporem-se, dentro do contexto deste movimento polifacetado, mas interconexo.

A memória da gesta da expansão
Realizações de memorização
1.2.2. *História do Descobrimento e Conquista da India pelos Portugueses*,
por Fernão Lopes de Castanheda. Frontispício da edição princeps, Coimbra, 1551

# HISTÓRIA·DA·COLONIZAÇÃO PORTUGUESA·DO·BRASIL

VOLUME III

FASCÍCULO XII

SUMÁRIO — CAPÍTULO VII — A NOVA LUSITÂNIA (conclusão), pelo sr. Oliveira Lima. — CAPÍTULO VIII — A INSTITUIÇÃO DO GOVÊRNO GERAL, pelo sr. Pedro de Azevedo. — Tomé de Sousa no velho mundo. — Tomé de Sousa no Brasil. — O govêrno de D. Duarte da Costa. — Apêndice.

SOCIEDADE EDITORA DA HISTÓRIA DA COLONIZAÇÃO PORTUGUESA DO BRASIL, L.DA
RUA LUÍS DE CAMÕES, 30
RIO DE JANEIRO

1.2.3. *História da Colonização Portuguesa do Brasil,* 1922
Capa de fascículo.

A. Instrumentos de trabalho

a. Inventário das fontes da história dos descobrimentos, e expansão, com curtas exposições críticas sobre cada fonte ou sobre cada série documental. Rocha Pinto encetara esta tarefa, quando estávamos na Biblioteca Nacional; mas interrompeu-se devido à nossa saída. Convém reatá-la, mas claro que noutro quadro.

b. Levantamento de toda a iconografia do Ultramar Português (de todas as regiões com que os Portugueses estiveram em contacto).

c. Iconografia das cidades do Ultramar Português. Refazer a meritória recolha de Luís Silveira, mas editando-a agora em formato manuseável (22 x 30cm, por exemplo), se bem que ampliando algumas das reproduções, reproduzindo-as a côres, quando fôr o caso, acompanhando-as de curtos texto esclarecedores e listas de topónimos.

d. Dicionário da Língua Portuguesa dos séculos XV e XVI. Com segura etimologia, abundantes mas criteriosas abonações, definições precisas e cuidadas.

e. Glossário toponímico da antiga historiografia e cartografia portuguesa. Refazer, correcto e ampliado, o que nos deu o Visconde de Lagoa para a Ásia e Oceania, e completá-lo quanto ao imenso vazio que deixou — África e Américas.

f. Atlas de história dos descobrimentos e da expansão portuguesa (comparados aos descobrimentos e expansão de outros povos). Por uma equipe cuja preparação tem de ser cuidadosamente feita, de historiadores, geógrafos, cartógrafos, especialistas de semiologia gráfica, e gráfica cartográfica (escola Bertin-Bonin).

B. *Corpus* documentais e de todas as fontes

a. *Corpus* de documentação relativa aos descobrimentos, colonização, viagens comerciais, pirataria, políticas expansionistas, tratados e bulas, etc, das origens a 1520. Aproveitar a incomparável colectânea de Silva Marques *Descobrimentos Portugueses* (IAC) em três volumes (o 3.º tão pouco conhecido), completada pela pioneira de Ramos Coelho (*Alguns Documentos da Torre do Tombo*, 1892). Reordenar a documentação, rever a leitura quando necessário, colmatar alguma lacuna. Tirar daqui o texto italiano das Viagens de Cà da Mosto e respectiva tradução (tal testemunho deve ser publicado na colecção de fontes que são obras autónomas ).

b. Cartas de quitação 1415-1600. Aproveitando a publicação das do reinado de D. Manuel por Braamcamp Freire. É uma série preciosa de informações e fundamental na sua totalidade para compreender todos os processos económico-financeiros (e não só) quatrocentistas e quinhentistas, embora muitas das peças sejam de difícil interpretação (dadas as formas de contabilidade). Impõe-se tanto mais reuni-las quanto estão extremamente dispersas e é em série que devemos utilizá-las com o maior rendimento.

c. A feitoria de Flandres. Se possível, juntar a documentação flamenga. Apesar do estudo e publicação de uns quantos documentos por Braamcamp Freire (paradoxalmente, em «Maria Brandoa, a do Crisfal»!), nunca foi coligida, mas só dispondo do conjunto poderemos avançar a passo seguro.

d. Documentos relativos aos arquipélagos atlânticos (Canárias, Madeira, Açores), séculos XV-XVI. Aproveitar as tentativas parciais (Velho Arruda, *Archivo dos Açores*, etc).

e. Documentos relativos à África Saariana e Negra atlântica, às ilhas de Cabo Verde e São Tomé. Teixeira de Mota e Luís de Matos tinham começado (e supomos que levado já longe) uma tal colectânea.

f. A rota do Cabo — reunião de todos os documentos ou textos (de crónicas, relatos, etc), viagem a viagem, e de todas as referências soltas, desde 1497 a 1810. Sobre essas bases, formar uma listagem homogénea por construção operatória. Tratamento informático (mas assente no prévio trabalho crítico e comparativo fonte a fonte). Quadros, mapas, diagramas.

g. Os Portugueses que passaram ao Oriente. Segundo as relações existentes, por um lado; com tratamento de todas as informações. Por outro lado, rastrear todas as informações das crónicas e outras fontes, de modo a reconstituir as origens geográficas dos que foram para o Oriente (pois tais fontes nos dão mau grado tudo uma espécie de amostragem de largas centenas de indvíduos).

h. Marrocos é uma área relativamente bem fadada quanto a *corpus* documentais: os *Documentos das Chancelarias* reunidos por Pedro de Azevedo e Laranjo Coelho; as *Sources Inédites de l'Histoires du Maroc*, preciosamente anotadas e criteriosamente seleccionadas; os *Documentos do Corpo Cronológico* reunidos por António Baião, de âmbito mais restrito. As principais crónicas também estão editadas (mas alguns melhoramentos há por vezes que introduzir). No entanto, justifica-se a reunião de documentação ainda não publicada, ou mesmo que já publicada, por dossiers temáticos. Assim como exemplo apontemos:

As praças de África e o seu abandono 1520-1550.

i. Os preços e a conjuntura em Portugal nos séculos XV-1810. Indispensável (e insubstituível) indicador dos movimentos longos e médios, e mesmo das situações conjunturais, em que temos de situar estes múltiplos processos complexos. Felizmente podemos já aproveitar os esforços parciais que desde os nossos *Prix et Monnaies 1750-1850* (1955) e os estudos monetários de Fr. Mauro se desenvolveram, com Aurélio de Oliveira (Minho), António de Oliveira (Coimbra), Romero Magalhães (Algarve), Virgínia Coelho (Lisboa e Santarém), João Nunes de Oliveira (Viseu), e outros.

j. Frotas do açúcar e frotas do ouro. Conjunto completo de dossiers desde os formados por V. Magalhães Godinho aos de Michel Morineau (estes com base nas Gazetas holandesas e agora nos livros na Casa da Moeda). Com estudos das problemáticas aferentes.

k. O ouro do Brasil. Levantamento informático de toda a série de 1340 volumes do Arquivo da Casa da Moeda, com as remessas navio a navio durante um século. Segue o nosso primeiro esforço desde 1951.

C. Edições de fontes fundamentais que são obras culturais autónomas
Trata-se, neste ponto, evidentemente, de edições críticas, de fundo.

a. Pedro de Barreto Resende, *Livro do Estado da Índia Oriental*, cerca de 1636. Com base nos dois manuscritos de Paris e no do British Museum. Entendemos que deve fazer-se seguindo a organização em três partes (conforme um dos manuscritos parisienses), mas atendendo, quanto ao texto e gravuras, aos três exemplares. Indispensável reproduzir em formato legível (22 x 30cm ou em página dupla) e a côres as gravuras importantes. A anotação deve confrontar com o Livro análogo (e anterior) de António Bocarro, e outras descrições de fortalezas orientais do século XVII. Na Academia das Ciências há uma cópia feita no século XIX sobre um dos códices de Paris: carece de valor para a edição.

b. João de Barros, *Da Ásia — Décadas I a IV*. Aproveitar as edições da I por António Baião e da II por Baião e Lindley Cintra. Juntar índices onomástico, toponímico e temático no final do tomo IV. Reproduzir os elementos fundamentais sobre Barros coligidos por Baião e outros.

c. Edições críticas das *Décadas* de Diogo do Couto. Por uma equipe, atendendo aos estudos já feitos. Tarefa bem difícil, dado o caos das versões, mas indispensável para o estudo da expansão a partir da época já tratada por Barros, Castanheda e Correia.

d. *Livro de Duarte Barbosa*, cerca de 1516. Atender aos diferentes textos portugueses e às traduções castelhana e italiana (esta de Ramúsio). Talvez não haja um texto-fonte de todos os outros possível de reconstituir; mas sim mais do que um texto, elaborados segundo os meios em que se moveu Duarte Barbosa e com adaptações feitas pelos que iam utilizá-los. Confronto sistemático com Tomé Pires. Feitura de mapas inscrevendo os dados do Livro sobre as diferentes regiões orientais.

e. *Crónicas dos Feitos de Guiné*, de Gomes Eanes de Zurara. Escandalosamente, ainda não existe nenhuma edição que ofereça pleno rigor e seja criticamente anotada. É preciso cuidado com a introdução e anotação (à tradução francesa) de Bourdon, que não era especialista do século XV.

f. Alvise da Cà da Mosto, *Viaggi*. Aproveitando a edição do texto quatrocentista e a tradução (a rever) de Franco Machado (Academia de História); confrontar com o texto ramusiano. Ilustrar com mapas adequados.

g. Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de situ orbis*. Parece que Barradas de Carvalho chegou a preparar a edição crítica, que teria entregue à Junta do Ultramar para publicação e por lá teria ficado esquecida. Se assim fôr, recuperar esse trabalho, revendo-o cuidadosamente; caso contrário, preparar nova edição, atendendo à de Epifânio.

D. Critérios de edição de fontes
Esses critérios variam consoante a natureza das edições que nos propomos. Todavia, desde as mais rigorosas às que visam o público mais largo possível,

temos de cumprir regras estritas. Veja-se *A Reprodução das Obras Culturais — As Edições de Textos: Funções, Tipologia, Critérios*, Bibilioteca Nacional, 1984. Reproduzido na *Revista de História Económica e Social*, n.º 14, Dezembro 1984. Não pode é supor-se que critérios, cada qual pode arbitràriamente seguir o que quiser; os critérios resultam do aprofundamento científico da Análise e Teoria das Fontes em que se baseia a História, e portanto de trabalhos e discussões que se foram sedimentando com o tempo. Em especial os organismos públicos e instituições científicas não podem alhear-se deste problema, e devem ter conselheiros científicos ou pelo menos seguir normas como as que editámos. E nem sequer as editoras privadas devem escapar a essa satisfação de rigor.

E. Estudos sobre fontes

É uma das principais lacunas da nossa bibliografia, Duarte Leite lançou o modelo do que devem ser, com *Acerca da «Cronica dos feitos de Guine»* (também no que respeita ao relato de Diogo Gomes-Behaim). Exemplo infelizmente não seguido como seria indispensável, a não ser por alguns trabalhos de Luís de Matos e Barradas de Carvalho. Em *Les Finances de l'Etat Portugais des Indes Orientales* (1968 e 1982) mostrámos o que deve ser a crítica de um conjunto de fontes pertencentes a um campo temático. Só recentemente Rocha Pinto retomou e alargou tais caminhos, ao estudar os *Livros de Viagens — Memória e Espaço* (1987) e em introdução a um relato anónimo da segunda viagem do Gama (a edição do texto por Leonor Freire também é modelar). Na realidade, para construir crìticamente os «dados» é preciso correlativamente construir criticamente as «fontes», cujo estudo é assim algo que se insere desde logo na história social e das mentalidades, bem como dos poderes.

Trata-se portanto de um campo que é imperativo desbravar, se possível sistemàticamente, por autores e por obras, e ainda por séries documentais. Lembremos ainda as lições de Rodrigues Lapa, como o estudo de João de Barros por António José Saraiva.

F. Estudos fundamentais

As instituições da Expansão — Casa de Ceuta, Casa da Guiné e Mina, Casa da Índia, Armazens, Capitanias, Feitorias, Capitanias do mar, Governos gerais, Vèdorias da Fazenda.

As políticas imperiais portuguesas e os espaços económicos e civilizacionais.

Os portos portugueses nos séculos XV, XVI e XVII (e os portos em que os Portugueses tiveram feitorias).

Lisboa nos séculos XV e XVI.

A nobreza e a expansão.

Organização jurídica do comércio, da colonização e do domínio político ultramarino.

História da Cartografia Portuguesa no século XVI. Visto que a grande obra de Armando Cortesão acaba em 1500. Aliás, em relação às origens e século XV

impõem-se revisões, complementos e uma nova visão problematizadora, uma nova metodologia interpretativa (nomeadamente quanto à esfera do simbólico, ao mundo dos mitos, mas não só; pois também como instrumento de política).

Obra de síntese sobre os descobrimentos e expansões, os impérios e as mentalidades. Com unidade de concepção mas integrando colaborações indispensáveis. Sedimentação do adquirido pelas sucessivas plêiades desde o *Archivo Historico Portuguez* (e mesmo mais de atrás), Grupo da Biblioteca Nacional, História da Colonização do Brasil, e continuadores; mas rasgando pontos de vista novos, avançando novas ideias, abordando aspectos que não era costume abordar, com operatórias forjadas para chegar a uma visão globalizante e ao mesmo tempo de aprofundamento. Se possível, combinar as exposições do estado das questões com o partir das fontes para sugerir ao leitor a própria problematização e permitir-lhe decidir em conhecimento de causa entre as hipóteses em campo.

G. Biografias

Estranhamente, escandalosamente, não dispomos de boas biografias nem dos grandes dirigentes nem dos agentes intermédios ou modestos dos descobrimentos e da expansão — infante D. Henrique, infante D. Pedro, D. João II, D. Manuel, Albuquerque, Martim Afonso de Sousa, Bartolomeu Dias, o próprio Gama, tantos mais. Ora a história destrinça os processos macro, em que a teia de relações sobreleva a determinação das variáveis que nas relações entram, dos processos micro, em que agem os indivíduos em situações datadas e localizadas, tendo em cena personagens nomeados e bem identificados; mas a destrinça, etape metodológica, cede logo ao entretecer das duas ordens de processos, correlacionando reversível e irreversível, estruturas globalizantes em devir de personagens, movimentos colectivos e acções individuais, o cunho de maneiras de sentir, pensar e agir deste e daquele, dos grupos e das grandes totalidades, as situações singularizáveis e as situações de repetição. Portanto não poderemos descurar conhecer os agentes individualmente considerados, tendo em mente a extraordinária lição de Lucien Febvre com o seu *Lutero*, por exemplo, ou o *Erasmo* de Huizinga, tantos outros paradigmas. Como é importante aprofundar a biografia de um grupo ou micro-sociedade, caso de *Montaillou, village occitan* nos anos Vinte do século XIV, por Le Roy Ladurie — outra via a desbravar (por exemplo, a sociedade madeirense na passagem de Quatrocentos para Quinhentos, as famílias e linhagens, as parentelas na ocupação e valorização das ilhas interligadamente). Aliás hoje (e seguindo o paradigma de *Vieille France* de Roger Martin du Gard, 1934) a ficção esforça-se por vezes por apreender a sério uma época, um momento histórico e os seus actores; seja no romance seja no cinema — lembramos por um lado *O Nome da Rosa* de Umberto Ecco, por outro algumas séries fílmicas francesas (ainda agora, as *Nuits de Paris* de Restif de la Bretonné, como, antes, a «Histoire de France par les Chansons»).

## III. Erros a evitar, rumos por onde seguir

0. Mas há erros em que se impõe não voltar a cair, pendores por onde não devemos resvalar, critérios e normas a respeitar escrupulosamente, rumos por onde devemos seguir. Comecemos por dois pontos aparentemente menores:

a. Algumas universidades e outras instituições lançaram-se febrilmente na organização de congressos e outras actividades de exibição. Acontece até que, dessas, há-as que nem sequer dispõem de um especialista em História dos Descobrimentos e da Expansão. Tal irresponsabilidade científica explica que escolham para tema assuntos que dariam apenas para sessões de estudo (por exemplo, a viagem de Bartolomeu Dias, como podia ser o dobrar do Bojador ou a descoberta das ilhas de Cabo Verde); assim trata-se de exercícios retóricos improvisados, quando precisamos é de formação científica séria e aturada. Noutros casos vai-se para temas demasiado gerais, sem que disponhamos das monografias indispensáveis para passar à visão global: estaria certa a escolha, mas daqui a uns anos, quando houvesse a tal plêiade de especialistas. A improvisação, a corrida para chegar primeiro, as conferências e comunicações *ad-hoc*, sem a longa preparação sob a égide de autênticos especialistas (não basta o título de Prof. para dar competência em todos os assuntos) só servirão para nos desprestigiar e gastar inùtilmente tempo e recursos.

b. O português sempre revelou falta de imaginação para descobrir temas e ser capaz de bem pôr os problemas a investigar. Por isso o plágio pulula, espreitam-se os caminhos que os outros seguem para ver se os ultrapassamos por atalhos, editam-se documentos que outros deram a conhecer e anunciaram que iriam publicar, pilham-se as ideias do próximo esquecendo-nos de o citar. Não pode desenvolver-se investigação científica séria em ambiente de desconfiança e na deshonestidade. E a comunidade científica não pode aceitar esses esquecimentos de citações, a utilização desbragada de ideias alheias para louros próprios.

1. As manifestações comemorativas tendem ao fogo de artifício de uma retórica de exaltação que esconde erros, cobardias, crimes ou jogos de cobiça; comprazem-se nos retratos de personagens «sans peur et sans reproche», intérpretes de movimentos generosos e inovadores, segundo as ideias e preconceitos dos círculos dominantes. Quere dizer que pendem a apresentar quadros e interpretações simplistas, quando não deformadores. As comemorações, com todos os festejos e espectáculos que as acompanham, e integram, não só desviam frequentemente do trabalho científico e cultural sério e de autêntica formação, ao longo dos anos, da consciência nacional e universalizante, como geram ambiente propício à eflorescência de mitos e ideologias sectárias, ou à ressurgência de antigos, e enraizam-nos nas massas por rituais meramente convencionais. Como podem desviar do diagnóstico certeiro das questões nacionais mais fundas. Mas também acontece que a profusão do bombardeamento da opinião pública por slogans, temas propagandísticos, estereótipos, tenha o efeito contrário ao pretendido: e afogue em desinteresse e tédio,

não instigue a acção. Uma comemoração que não se reduza ao rito ou à exibição, que não seja manipulação pelo poder ou por grupos, tem indefectìvelmente de cumprir a solidez erudita, o rigor demonstrativo, abrir questões e horizontes, ousar hipóteses considerando-as crìticamente; mas também saber descartar as pseudo-teorias que se propalam, e enraizam por falta de «filtros» científicos, contra as quais há todavia provas, ou que se desviam demasiado do feixe de probabilidades e possibilidades (da época, da sociedade, daqueles homens).

Tem de se recusar sem falhas o chauvinismo e todas as formas sectárias, a falsa cientificidade dos «ismos». Nenhuma divulgação justifica a quebra dos imperativos científicos, e nenhumas manifestações devem levar a novos mitos ou a ressuscitar obsoletos, traduzindo-se em rituais «feitos por medida» ou estafados.

2. Muito do trabalho acumulado nos últimos decénios carece de qualidade; ora nunca a devemos sacrificar à quantidade, ceder à improvisação e à precipitação; se não há tempo para preparar, mais vale não fazer. Assim, foi grave erro publicar colecções que reproduzem certos fundos de constituição heterogénea e desordenada, ou reunem documentos de proveniências várias entre os quais não ha coesão. Exemplifiquemos com *As Gavetas da Torre do Tombo* ou a *Documentação Ultramarina Portuguesa em Arquivos Estrangeiros*, dirigidas pelo P^e^ Silva Rego (que nas suas Lições de Teoria e Metodologia da História demonstra longamente que o Diabo é uma das fôrças históricas). Torna-se tão difícil utilizá-las como trabalhar nos próprios fundos nos Arquivos. Incrustam-se em tais publicações erros e defeitos inaceitáveis. Noutros casos reeditaram-se realizações do século passado, de incontestável valor e devidas a bons eruditos, mas que não agrupavam os documentos ou estudos por temas nem os dispunham ordenadamente; e não se aproveitou a reedição para acertar agulhas nestes pontos tão importantes. Basta apontar a reedição do *Archivo do Açores* de Ernesto do Canto (oxalá não se lembrem de reeditar o *Archivo Portuguez Oriental* de Cunha Rivara, que foi tão útil aliás). Numerosas edições não assentam num estabelecimento crítico do texto, seguem leituras de frágil confiança (caso das colectâneas Silva Rego) ou antigas edições que não satisfazem aos requisitos que hoje temos o direito (e dever) de exigir: apontem-se as edições das *Ordenações* pela Gulbenkian. As antigas edições da Agência Geral das Colónias (ou do Ultramar) — recordemos as *Décadas* de Barros, a *Verdadeira Informação* — quase todas —, como as actuais da Imprensa Nacional raro servem para o trabalho científico sério. As introduções e a anotação da maioria de tais publicações de muito pouco prestam. Se ao menos se tivesse conservado o nível das publicações da Imprensa da Universidade de Coimbra quando Joaquim de Carvalho a dirigia!

3. Um movimento de comemoração é natural que suscite a realização de edições de luxo e de obras de arte: mesmo que os móbeis se prendam ao lucro, nada há a objectar, desde que cumpram os imperativos estabelecidos (estabelecidos pela comunidade científica e cultural, não por decretos ou sequer por resoluções de Academias, cujo quilate é tanta vez dubitativo). Em certos casos, a natureza da fonte

ou do estudo tornam aconselháveis a edição em moldes que encarecem os preços, mas permitem mostrar toda a sua riqueza e importância do conteúdo. Mas fazer bem feito não sai mais caro do que fazer mal feito — e o rigor tem que ter prioridade. Um exemplo de desconchavo que poderia fàcilmente ter-se evitado. O Códice Casatenense 1889, existente em Roma, contém maravilhosos desenhos quinhentistas de tipos humanos, animais e quadros de paisagem, desenhados talvez por um português, com côres belíssimas, por meados do século XVI. Descoberto por Schurhammer, foi estudado pelo Prof. Luís de Matos, que o fez fotografar por intermédio da Gulbenkian e o publicou (Imprensa Nacional). Esta edição não é boa gràficamente, e o editor italiano Franco Maria Ricci lançou mais recentemente outra, com magníficas reproduções. Tem uma introdução de Fernand Braudel (não um dos melhores textos que lhe devemos) e reproduz, em tradução, um capítulo de uma obra do Prof. Ch. R. Boxer (sem dúvida bom — mas havia outras soluções sem recorrer ao já conhecido). Não se recorreu, porém, como se impunha, ao especialista na matéria, Luís de Matos. E antepôs-se-lhe o Livro de Duarte Barbosa, na tradução italiana do quinhentista Ramúsio, texto arqui-conhecido, acompanhado por um pseudo-estudo de um escriba italiano que acumula erros e nada diz de válido. Não deveria caber nos empreendimentos de editor responsável, por maiores que fôssem as aliciações do mercado, partir daquela inaceitável edição italiana para uma edição portuguesa: havia que a refazer inteiramente, com a colaboração de Luís de Matos e outros especialistas, estabelecer um texto mìnimamente crítico de Duarte Barbosa (felizmente alguém ainda pôde aconselhar a reprodução do Sebastião Trigoso, em vez de uma retradução do texto ramusiano), o que, convenhamos, não era tarefa excessivamente fácil: não se podia hesitar em eliminar a «apresentação» italiana, substitui-la por um estudo vivo e sólido, incluir um mapa traçado segundo os métodos Bertin-Bonin para ilustrar o Duarte Barbosa; além de uma anotação mínima indispensável. Não se concebe que altas entidades do Estado patrocinem lançamentos que diríamos meramente comerciais. E menos ainda professores universitários.

## 4. DIVULGAÇÃO

As comemorações dirigem-se, por definição, a um público o mais largo possível, e por isso as realizações a que dão lugar não podem confinar-se ao plano erudito e cientifíco cultural do mais alto nível. Mas o lema imperativo tem de ser «divulgar sem rebaixar», de modo que as manifestações para a maioria da população têm de assentar em cuidadoso e completo trabalho prévio desse mais alto nível. Nem tudo interessa a esse público vasto, e portanto é estultícia andar afanosamente a «modernizar» textos (passá-los da linguagem dos séculos XV e XVI para a linguagem actual), substituir números peninsulares por algarismos árabes, adoptar a ortografia do último «acordo» inter-académico, mesmo que seja um dislate (e se expli-

que predominantemente pelas vantagens de um mercado luso-afro-brasileiro). O que queremos, o que devemos querer é elevar culturalmente o povo, e não abarrotá-lo de «mercadoria cultural» avariada.

Há que seleccionar criteriosamente as obras culturais que podem integrar-se numa cultura democratizada e aquelas que só importam ao trabalho dos próprios eruditos e cientistas; embora a demarcação nem sempre seja nítida, ou sequer possível. Não estamos a ver os condutores da Carris ou da Rodoviária, os operários das fábricas de louça, os camponeses que cultivam o milho e o feijão, a lerem entusiasmados o *Regimento de Munich*, ou o *Livro dos Pesos e Medidas do Oriente*; ou certas crónicas recheadas de episódios entediantes. Mas a fornecer-se-lhes obras culturais, mesmo aquelas cujo interesse para eles nos escapa, devem ser-lhes proporcionadas de forma a que saibam situar na época própria o que se passa, e compreendam as maneiras de pensar, sentir e agir de então, como eram as estruturas e relações sociais, o que significavam os poderes e de que meios dispunham. Escolhida uma fonte de interesse para o grande público, ha que partir de edições extremamente rigorosas; se não existirem, nada feito — ou melhor, comece-se por fazer a edição a servir de base, cientìficamente elaborada. Há cientistas de incontestável competência no seu campo, mas que ignoram as exigências da reprodução das obras culturais e os imperativos metodológicos das ciências humanas, em particular da história.

Não basta todavia elaborar a edição de divulgação a partir de uma edição crítica sólida (incluindo a correcta leitura paleográfica). Essa elaboração divulgadora está cheia de escolhos, e dá lugar a um trabalho longo e difícil. Mesmo os melhores caiem em armadilhas, como aconteceu a Luís de Albuquerque: de uma edição aceitável feita há anos, de fragmentos de uma crónica da conquista da Índia pelos Portugueses, passou, por modernização ortográfica e de palavras, e apensando um glossário com erros e lacunas (e palavras de uso corrente, portanto de escusada inserção) a uma edição para o «grande público» que muito nos espantaria se se interessasse por tal obra e dela não precisava, e se quiser servir-se dela terá gato por lebre.

A divulgação exige a fixação de critérios didáticos que respeitem a obra embora tornando-a mais acessível, sobretudo revelando em que interessa e importa ao leitor comum. Quer dizer que a democratização cultural implica uma pedagogia e portanto tem de ser levada a cabo segundo o vector pedagógico e o vector científico. Não se divulga Beethoven ou Mozart transpondo a sua música para *rock*, alterando o fraseado, suprimindo passagens. Nos anos 40 tentámos precisamente essa obra pedagógica, e em relação aos descobrimentos, com os *Documentos sobre a Expansão Portuguesa*, 3 vols, cuja directriz explanámos em *Comemorações e História* (1947 pp. 19-20): «o modelo por nós lançado em *Documentos sobre a Expansão*, cuja arquitectura consiste basilarmente em pôr primeiro o leitor diante das transcrições essenciais das fontes, e só depois procurar extrair delas os factos históricos. É este o melhor método, porque permite ao leitor fiscalizar o historiador e formar um juizo pessoal fundamentado; além disso, desvenda mais ao vivo ante seus olhos

o próprio processo da construção da história, e o caminho da cultura é sempre o da creação e investigação e não o acatamento de crenças ou o trilhar de rotinas sem esforço próprio de crítica e elaboração». Orgulhamo-nos porque esta tentativa, embora pioneira, suscitou fecundos caminhos de investigação e despertou em numerosos leitores o gosto pela expansão portuguesa. Infelizmente o exemplo proposto quase nunca foi seguido (dava muito mais trabalho do que transcrever a eito e com critério qualquer). Claro que a obra teria precisado de ser reeditada, corrigida, ampliada, com maior segurança de critérios, ultrapassando certos simplismos; mas o tempo passou, e por isso recusámo-nos sempre a relançá-la dos prelos, como recusámos reeditar a *Economia dos Descobrimentos Henriquinos*. Já lá vai um quarto de século neste último caso, quarenta anos desde aquela outra obra; por isso estão em grande parte ultrapassadas, e não é lícito alegá-las contra trabalhos mais recentes; aliás o que se impunha era aprofundar e tornar mais segura aquela via.

Pensamos que uma das formas de divulgação dos descobrimentos e expansão deve ser retomar a pedagogia dos *Documentos*, em vez de empanturrar o público com moles documentais ou crónicas ou livros técnicos indigeríveis, que ingènuamente se supõe tornar acessíveis «modernizando» a ortografia e a forma das palavras, quando não a própria sintaxe (como é difícil pontuar sem trair!); ora apenas estamos a atraiçoar o direito das obras culturais (os seus autores) de serem elas próprias. Quanto a obras que foram fundamentais na revolução quinhentista, como o *Livro de Duarte Barbosa*, a *Suma Oriental* de Tomé Pires, e tantas outras, talvez que seja melhor elaborar uma síntese nelas baseada (e sem perder o sumo da sua informação e atitude mental) sobre o Oriente nos primórdios de Quinhentos; esclarecida por bons mapas feitos com critério pedagógico (de legibilidade) e científico, e convenientemente ilustrada, de modo que a ilustração não seja distração para o olhar mas apareça formando corpo com o texto. Seria perder tempo pegar em Duarte Barbosa e em Tomé Pires e simplificarmos a ortografia (em tantos casos, como?), substituir a forma antiga pela forma actual de certas palavras (necessàriamente numerosas), pontuar, abrir parágrafos, pôr títulos numa divisão em capítulos feita por nós.

Por outro lado, a divulgação deve fornecer obras sintéticas de fácil e mesmo aliciante leitura, mas que não se fiquem pelo superficial, pelo anedótico. A evolução da sociedade portuguesa da época; as sociedades e civilizações com que os Portugueses entraram em contacto; os processos e estruturações económicos; a maneira de navegar, como se viajava, o alargamento de horizontes, as fainas dos homens, a descoberta de humanidades diferentes, as biografias de personagens humanamente ricas, como Duarte Pacheco Pereira, D. João de Castro, o infante de Alfarrobeira, Albuquerque...

A divulgação deve também fazer-se por exposições muito cuidadosamente preparadas e pedagògicamente montadas (recorra-se a Jorge Crespo, a Benjamim Pereira, etc.). Com dois pólos: o Museu da Marinha e o Museu de Etnologia. A Biblioteca Nacional pode dar-nos, em sucessivos quadros, o Portugal quatrocentista e quinhen-

tista; a iniciação à documentação pode fazer-se no Arquivo Histórico Ultramarino e na Biblioteca da Universidade de Coimbra, não deixando de recorrer à competência arquivística de Pereira da Costa que soube transformar a Torre do Tombo em lugar para os investigadores.

5. Sublinhemos uma vez mais os perigos de anexação das comemorações por ideologias e o ambiente propício ao reflorescimento de mitos.

O salazarismo, que não ligava ao Ultramar senão quando começou o seu ocaso, brandia uma ideologia imperialista, que derivava de uma concepção da «história» onde o essencial era demolir a Revolução Francesa, apagar o «estúpido» século XIX do liberalismo e dos direitos dos homens e nações, escamotear a Revolução Industrial (Portugal deveria permanecer bucòlicamente rural) e repelir indignadamente os aspectos económicos e sociais como serpentes do marxismo ateu, logo sapando as bases de uma sociedade católica. Esse império resultara dos descobrimentos e conquistas que tinham como finalidade suprema a propagação da Fé, a Cruzada, esmagar os infiéis («o torpe Mafamede»), e cujo obreiro fôra o infante D. Henrique, tenaz e casto, ou melhor, virgem (cumprindo Ourique). A censura cortava todas as referências ao económico (numa página inteira do *Primeiro de Janeiro* dedicada por nós a Duarte Leite, a única frase cortada foi: «Os descobrimentos contribuíram decisivamente para a formação da economia moderna.»). E a *Economia dos Descobrimentos Henriquinos*, encomendada ao signatário pela própria Comissão Henriquina, foi rejeitada por Salazar para integrar as colecções das Comemorações Henriquinas destinadas ao grande público porque era um estudo ... «demasiado económico» (sic).

6. Sem dúvida, à margem dos meios oficiais numerosos investigadores probos e independentes continuavam o seu labor sem obedecerem às directivas do Poder. Os meios oficiais não conseguiam mais do que a *História da Expansão Portuguesa no Mundo*, muito abaixo dos níveis já atingidos, apesar das páginas de um Veiga Simões. Não concelebrar os mitos oficiais implicava graves riscos: os independentes eram forçados a abandonar a Biblioteca Nacional (a cena repetir-se-ia curiosamente sob os chamados «ventos da liberdade» com uma personagem «difícil» só por ser «difícil»), partiam para o exílio (Jaime Cortesão, António Sérgio), eram demitidos de embaixadas (Duarte Leite, Veiga Simões) ou da docência (V. M. Godinho). Se ainda foi possível essa actividade historiográfica, é porque se tratava sobretudo dos aspectos náuticos, geográficos e só certos ângulos dos políticos e culturais eram também abordados. É certo que nas obras de Duarte Leite e Jaime Cortesão se continham outras virtualidades. Pelos anos 60 ensaios e estudos de Orlando Ribeiro, Teixeira da Mota, V. M. Godinho, Luís Albuquerque tìmidamente ainda começavam a destapar o véu sobre outras realidades, a abrir uma visão diferente. Mas faltava a «revolução braudeliana» (na esteira do incomparável Lucien Febvre) para, à escala de vários países, pôr os problemas dos oceanos e dos continentes, dos vastos espaços e dos diferentes complexos (segundo uma noção operatória que introduzimos, descartando a de «ciclo»).

A memória da gesta da expansão
Realizações de memorização
1.2.4. **Assinatura, no Rio de Janeiro, do Tratado Portugal-Brasil, 1922**
A assinar, o Prof. Barbosa de Magalhães. Presentes: Duarte Leite, Jaime Cortesão, João de Barros.

7. Agora corremos o risco de nos embrenhar em novos mitos (ou antigos ressuscitados com mais amplitude). A palavra de ordem do salazarismo era: Os descobrimentos e a expansão deram novas cristandades à cristandade, foram a gesta de guerreiros galaazes e missionários xaverianos; quando os Portugueses passaram a mercadores cobiçosos é que se desencadeou a decadência do império (retomava-se assim um dos pontos de vista — o mais contestável — do Quinhentismo e Seiscentismo). Hoje: Os descobrimentos foram o factor decisivo na formação da ciência moderna, e é da ciência moderna que deriva o mundo moderno (errada interpretação da Revolução Industrial). Ora, já em 1947, em *A Crise da História e as suas Novas Directrizes* (cap. 12, pp. 149-153, retomado em *Ensaios*, tomo III, 1971, e retomando *A Historiografia Contemporânea*, 1942), sublinhávamos fortemente que, se as navegações antepuseram a «experiência» à tradição e autoridade, e se no *Esmeraldo*, nos roteiros de D. João de Castro, nas obras de Pedro Nunes, nos *Colóquios* de Garcia de Orta, como nos próprios *Lusíadas*, perpassava o sentido crítico, o anseio de verdade humana, a conexão entre verificação prática e ideias ousadas — um humanismo prático, diríamos —, no entanto a náutica compadecia-se com a astronomia tradicional e não suscitava problemas de fundo que levassem a novas teorias, a novas ciências e métodos; a debilidade industrial igualmente desfavorecia o surto do pensamento científico, por falta de dificuldades técnicas a superar. Não é em Portugal que se ideia o heliocentrismo copernicano, nem é aqui que se acumulam as observações astronómicas que Tycho-Brahé fará, e sobre as quais a imaginação matemática de Kepler traçará as leis dos movimentos dos astros. É no Arsenal de Veneza que Galileu, que por outro lado observa interrogativamente a balística, funda a mecânica pelo estudo das máquinas e trajectórias; depois, pela utilização da luneta astronómica, confirma as ideias de Copérnico. Não é em Portugal que se forma a álgebra, outra ciência chave do pensamento científico e da modernidade. São Descartes e Fermat, continuando o trecentista Oresme, que levantam a geometria analítica, outra linha de fôrça dessa maneira de pensar. É Vesalius que traça a «fábrica do corpo humano», são Servet e Harvey quem descobre a circulação do sangue. Numa conferência no Grémio Literário, em 16/06/1964, sobre «Para uma problemática da História de Portugal», reafirmávamos estes pontos, destacando a positividade estreita de uma prática empírico-tradicional não insuflada pela teorização matemático-experimental, e até tímida na fantasia (sabemos que a própria astrologia e alquimia em certos casos beneficiaram a passagem ao pensamento científico).

Os descobrimentos inventaram a humanidade, construiram o espaço mundial por sobre os espaços encravados, permitiram ver diferentemente homens, produções, tratos, tanta cousa — mas foi sobretudo o olhar do mercador. Nem D. Henrique foi um cientista (ao contrário do que, na concepção quinhentista, pensaram Ramúsio e Damião de Góis, e por séculos se aceitou, até a crítica ter desfeito tal retrato anacrónico); nem os descobrimentos geraram, ou sequer podiam gerar a ciência e as ciências modernas — a resolução das equações, os logaritmos, a astronomia,

a mecânica, a anatomia e fisiologia humanas, a óptica e a teoria da luz, o telescópio, o microscópio, o relógio portátil e de movimento huygheniano, o cálculo infinitesimal. Bastaria reflectir em que não inventaram, nem sequer utilizaram, as partidas dobradas ou as sociedades por acções (estas, só em 1628-1632, na rota do Cabo).

8. Os descobrimentos propulsionaram a génese da economia moderna, e, como queria Marx, do mercado mundial, e essa foi a sua maior importância, diga-se o que se disser (e mau grado as duas restrições com que finalizámos o parágrafo anterior). Com as viagens — de aventura descobridora, mercantis, de pirataria, científicas —, e com essa emergência do económico e novas formas políticas, produziram um humanismo prático, trouxeram uma nova maneira de olhar. É certo que o papel primacial desta maneira diferente de ver os homens e as cousas não ressalta logo em todos os campos: a pintura portuguesa desses séculos não pinta a paisagem (salvo raríssimos «fundos», em geral simbólicos), e em literatura também a paisagem é sobretudo estereotipada; quando aparece, é principalmente ligada às actividades do navegador e do mercador. Mas os descobrimentos e a expansão só podem compreender-se, explicar-se, apreender-se como múltiplos processos globais — geográficos, técnicos, económicos, políticos, religiosos, culturais imbricados. Estudar a cartografia em si e por si; ou um processo dito cultural como a descoberta do outro, por si e em si, sem os entretecer na teia globalizante onde o económico e social não são esquecidos, onde intervêm os poderes, desenrolando-se em espaços geográficos civilizacionalmente caracterizados, é deixar inevitàvelmente esvair os temas e incapacitar-se de pôr os verdadeiros problemas.

9. Este movimento de realizações em volta das comemorações dos descobrimentos deve, antes de mais, cooperar com o congénere em Espanha. Não evidentemente tanto o das entidades oficiais, mas sim o dos grandes nomes da historiografia — Morales Padrón, Céspedes del Castillo, Domínguez Ortiz, Rumeu de Armas, outros mais. Mas não basta. É preciso que conte com a colaboração dos bons especialistas de toda a Europa, Brasil, Estados Unidos, e outros continentes. O escol que de toda a parte represente a investigação não chauvinista nem sectária, mas siga pelas vias inovadoras, na esteira aberta por Braudel. Se houver Comissões e outros órgãos internacionais, é imperativa a presença portuguesa (de autênticos especialistas — há que formá-los, já que nos deixámos atrasar demasiado).

Trata-se afinal de construir essa memória da descoberta do globo e da unidade dos homens na diversidade das suas sociedades e civilizações, numa tomada de consciência rigorosa que exclua as querelas envenenadas dos que querem chamar a si todas as glórias. Não significa isso apagar o que distingue as contribuições nacionais e até regionais. A Europa não tem que sentar-se em qualquer banco de réus — um dos traços fundamentais do espírito europeu é antecipar-se aos outros na denúncia dos próprios erros ou crimes. E por isso sabe que pode ufanar-se de ter edificado um mundo de que a Europa deixou de ser o centro, mas de que deve continuar a ser um dos propulsores do futuro da humanidade, decisivo.

CAPÍTULO III

# Inovação e permanências nos séculos XV e XVI entre mito e utopia

Em memória de Ernesto Veiga de Oliveira

1. A vertigem do espaço e as novas novidades
2. Contra a imutabilidade dos séculos XIII a XVIII
3. Sentido e consciência de uma mudança
4. Mitos e utopias na continuidade e no «mudar de viver»
5. A revolução intelectual do século XIII e o abortar da primeira expansão
6. O complexo europeu atlântico toma a iniciativa
7. Inovações técnicas e movimentos de desocultação do oculto
8. A construção do espaço — do fantástico ao prático-real, da compartimentação e desconhecimento ao desencravamento relacionador à escala mundial.
9. Os tempos tão mudados
10. O número e a precisão descritiva. Retrato e paisagem
11. Fantástico e real
12. Motivações e ideais
13. O Estado moderno
14. Os ciclos de inovações técnicas e o processo económico
15. A hierarquia dos complexos geográfico-históricos e os processos de mudança
16. O encontro dos outros — da «bestialidade» ao humano
17. O humano, creação «política» (social e cultural)
18. Os «selvagens» e as verdadeiras visões dos outros
19. As sociedades e civilizações «outras» e a reciprocidade de perspectivas
20. A emergência do económico
21. Cavalaria e navegações. A pena, a espada, as artes mecânicas, os lavradores
22. Idade de Ouro e porvir. Os novos valores — humanismo e humanismos

## 1. A vertigem do espaço e as novas novidades

1502: Colombo descobriu as Antilhas e os Espanhóis já conhecem a Terra Firme; Vasco da Gama ligou pelo caminho marítimo Portugal à Índia e Cabral reconheceu o litoral brasileiro; aos bancos da Terra Nova e ao Lavrador vão pescar as velas europeias. O rei D. Manuel reúne o Conselho para decidir se continuará ou não a viagem do Oriente — as relações por mar com os longínquos mercados das especiarias; nessa reunião, provàvelmente efabulação literária do cronista Barros mas que exprime as incertezas e as atitudes mentais nesse momento crucial, «muitos, vendo sòmente na carta de marear uma tão grande costa de terra pintada e tantas voltas de rumos que parecia rodearem as nossas naus duas vezes o Mundo sabido, por entrar no caminho de outro novo que queríamos descobrir, fazia neles esta pintura uma tão espantosa imaginação que lhes assombrava o juízo». Como Hércules, na pintura, sustenta o mundo sobre os ombros, poderia o pequeno país sustentar sobre os seus «um mundo não pintado, mas verdadeiro», com todo o peso da «variedade de tantas gentes como nele habitavam?» (*Ásia*, Década I, Livro VI, cap. 1).

É a vertigem de homens que partiram através do desconhecido e começam a conhecer o que lhes estava oculto, dando-se conta de que as dimensões a abarcar ultrapassam em muito as que suspeitavam; vertigem do espaço, cuja escala excede as suas expectativas e onde ainda não sabem situar-se, nem o sabem medir. Angústia da ruptura com o pequeno finito em que até então viviam, subitamente rasgado a uma imensidão que mal se adivinha. Mas poucos anos passam, os Portugueses conhecem Ceilão, instalam-se em Malaca, alcançam as Molucas, Balboa avista maravilhado a extensão sem fim do Pacífico. E agora é a confiança no homem e na sua capacidade de senhorear o globo inteiro. Antes de 1516, o poeta Diogo Velho da Chancelaria exalta o triunfo da conquista desse espaço antes ignoto:

> «Gentes novas escondidas,
> Que nunca foram sabidas,
> sam a nós tam conhecidas
> como a qualquer natural».

Mais ainda:

> «As novas cousas presentes
> sam a nós tam evidentes,
> como nunca outras gentes
> jamais virom mundo tal».

E o grito sobe, projectando no futuro a Idade de Ouro que a humanidade sempre localizara no passado:

> «É já tudo descoberto,
> o mui longe nos é perto,
> os vindouros têm já certo
> o tesouro terreal».
>
> (*Cancioneiro* de Rèsende, t. IV, pp. 177-184).

Nem tudo estava descoberto — Magalhães e Del Cano ainda não tinham realizado a circum-navegação do globo. Mas os meios naúticos e mercantis sentiam já que dominavam o espaço e que o desconhecido se desvanecia no conhecido, o que parecia longe se encontrava agora ao seu alcance. E repare-se que em Barros o cronista como em Diogo Velho o poeta é o adjectivo *novo* que vem para primeiro plano, insistente, com a consciência de estar num mundo como se nunca vira tal — o presente inova, corta com o passado, e abre-se em perspectivas de porvir de felicidade na terra.

Não admira, pois, que, regressado Del Cano a Sevilha, os Portugueses frequentando os portos chineses, atravessado o Pacífico e em bom andamento a conquista dos espaços continentais, após os oceânicos, o poeta e cronista Garcia de Rèsende, antigo secretário de D. João II, escreva uma crónica rimada dos acontecimentos do seu tempo, a imitar a *Recollection des merveilles advenues en nostre temps* do quatrocentista Georges Chastellain; na sua *Miscellânea* de cerca de 1534 o português tem agora como horizonte o mundo inteiro, destacando como fio condutor as «novas novidades» e as «mudanças», o «tanto mudar de viver», e insistindo em tais rupturas que levaram já a «este mundo tam mudado»; mais: pela mudança, pelo caminhar de inovação em inovação, os homens conseguiram que o que lhes aparecia como miragem do futuro encontrasse já realização no seu tempo — «o por vir é passado» — nova forma de romper com o mito da Idade de Ouro e de forjar a idéia-fôrça da Modernidade: a de progresso.

## 2. Contra a imutabilidade dos séculos XIII a XVIII

Decerto, objectar-nos-ão, as investigações históricas no último quarto de século têm sublinhado a traço bem grosso que desde a época das catedrais até à Revolução Francesa ou mesmo até as primeiras locomotivas, como escreve Pierre Goubert, «as paisagens, as técnicas e as 'almas' pouco evoluíram; a família, o senhorio rural e a vila mantiveram-se mais em estabilidade do que sofreram mudanças; os traços essenciais da economia, da demografia, da ocupação do solo oscilaram vigorosamente ao redor de uma espécie de equilíbrio, em devir porém, o qual, por exemplo, povoava o espaço francês com uma vintena de milhões de habitantes nos períodos de 'vacas gordas'. As rupturas decisivas situar-se-iam antes do século XIII, e no outro extremo

no século XX». (Prefácio a B. Bennassar e J. Jacquart, *Le XVI^e^ siècle*, Paris, 1972, pp. 5-6). Assim, seria de abandonar por completo a velha ideia de Henri Hauser, da modernidade do século XVI, e todas as concepções que faziam partir dos Descobrimentos a génese do mundo que é o nosso; lembremos antes de mais Marx, para quem a expansão geográfica inaugura a biografia moderna do capital e o mercado mundial. Não minimizemos o choque de interpretações a uma querela vã, nem suponhamos que uma concepção como a de Goubert e tantos outros demoliu por completo a concepção oposta. Dois equívocos metodológicos estão por detrás dessa polarização. Por um lado, supõe-se comummente que todos os países, as diferentes regiões evoluíram em paralelo, pelo menos no mesmo sentido, com mais ou menos atraso, o que é redondamente falso; por outro lado, mudanças que se nos podem afigurar de somenos quando remontamos das Revoluções Industriais e da Revolução Francesa para trás, adquirem relêvo e longo alcance quando as focamos a partir do século XIV, mesmo do apogeu que a Europa teria atingido antes das grande fomes (1315) e da Peste Negra (1348). As eras quatrocentista e quinhentista são perpassadas por movimentos nem sempre harmónicos, se não contraditórios, e durante os três séculos e meio que se seguem os parâmetros não permanecem imutáveis, vão sofrendo deslocações que para final do período considerado levam a uma estrutura tão diferente da inicial.

Ao longo do desfiar dos anos, os homens devassam todos os mares e terras que totalmente desconheciam ou de que mal suspeitavam, a ecúmena, estreita banda da Europa atlântica à China, abarca o globo quase inteiro; até aí não dominavam o espaço nem sabiam situar-se nele, faltavam-lhes os referenciais e os processos de medida e localização, agora desenham o mapa-do-mundo e os mapas das suas regiões, conseguem velejar ou orientar a marcha das caravanas exactamente para onde desejam aportar. Não se mede e configura o espaço sem medir e configurar o tempo, conquanto as suas ordenadas sejam quão difíceis de estabelecer, porque muito mais difícil é neste caso traçar o sistema de referência e fabricar os aparelhos de mensuração; mas assim como o espaço não é tão-só matemático, porque é o ambiente físico em que os homens se movem e trabalham, e a sua própria concepção das distâncias e dos locais, também o tempo fica imóvel ou decorre, é longo ou curto consoante as técnicas de movimento dos homens e a consciência da maneira como encaram as possibilidades ou não das ligações entre presente e passado, presente e futuro, em especial o sentido da mudança e da inovação. Ora, se vários círculos sociais-culturais permanecem, ainda no século XVI e depois, apegados à recusa da mudança, conferindo ao adjectivo *novo* ou ao substantivo *novidade* sentido pejorativo, outros, que referimos acima e a que voltaremos, lançam-se na aventura do mudar de viver e da busca dessas *novas novidades* em que o adjectivo, pleonástico, reforça vigorosamente o substantivo. O Estado e a sociedade são levados a medir, a contar e mesmo a calcular, e assim o número, a mentalidade quantitativa vai impregnando, pelas finanças públicas, pela contabilidade dos mercadores, pelo quotidiano dos preços e salários em época

de «revolução dos preços», as relações humanas. Mas não é só pela medida que os homens configuram a sua acção em função da realidade: é pela precisão descritiva e narrativa, pela observação verificada, que pouco a pouco se estabelecem critérios para distinguir o impossível do possível, o fantástico do que realmente é. Transformam-se, em complexidade contraditória, motivações e ideais, da cruzada à mercancia, da honra nobre à verdade burguesa. A produção e a circulação dos bens multiplicam-se, e mudam algumas das suas formas graças às inovações técnicas, o mercado à escala do globo torna-se o vector dominante da evolução económica, interligando as cidades que agora crescem e proliferam através de distâncias longínquas. Forma-se, em conexão com os descobrimentos e conquistas ultramarinos, o Estado burocrático e centralizado de matiz mercantilista. Entretanto, o processo de comercialização, estuante, suscita aqui umas quantas industrializações, além moderniza a agricultura, preparando as grandes transformações rurais de fins do século XVI e de fins do século XVII. O mundo configura-se diferentemente, com centros dinâmicos, periferias subordinadas graças à troca desigual, e semi-periferias de regressão ou de dependência parcial em relação às zonas centrais. O mapa-do-mundo recorta-se em complexos histórico-geográficos que não se isolam, antes imbricam, influem uns nos outros.

Entrámos em pleno cerne do problema dos descobrimentos e da expansão europeia. Antes, nos séculos XIII e XIV, uma pluralidade de pequenos mundos encravados nas imensidões desconhecidas, compartimentados ou tão-só tènuemente ligados à distância. O Atlântico formava uma barreira intransponível, ùnicamente circundada a norte pelos Vikings: laços frouxos, aliás. Deste modo, mostrou-o em imagem iluminante Théodore Monod, a Euro-África, por um lado, as Américas, por outro, estavam de costas voltadas umas para as outras: economias, sociedades, civilizações daquela nada tinham que ver com as economias, sociedades e civilizações de além-oceano, e reciprocamente. Canoas monóxilas ou de casca de árvore dos Tupis, jangadas dos Caribes jamais atravessaram de um a outro continente, e do lado oriental as almadias, por vezes consideráveis, dos Negros nunca arrostaram os mares até às costas americanas. Os Antigos só atingiram as Canárias, os Muçulmanos recuaram ante os mistérios do mar Al-Halidat. Assim o Mundo formava como que uma banda enrolada mas cujas extremidades não se tocavam. Ao invés, desde os litorais euro-africanos através das vastidões infindáveis das estepes euro-asiáticas e das águas do oceano Índico, circularam desde sempre povos, mercadorias, bens culturais; e chegavam a atravessar o Pacífico, alcançando as costas ocidentais das Américas, embora o movimento fosse apenas no sentido oeste-leste, e sobretudo pelo norte também. O que é certo é que a mole das Américas não entrava no horizonte geográfico nem dos povos da Europa nem dos da Ásia, apesar disso. Como a forma e extensão em latitude do continente africano eram totalmente desconhecidas. As navegações de descobrimento vão desencravar estas diferentes pequenas humanidades compartimentadas, unir as duas pontas da banda em que antes o Atlântico representara um corte e fazer emergir do ignoto toda essa Terra Firme das Américas, interpondo-se entre o Ocidente europeu e o Oriente asiático.

### 3. Sentido e consciência de uma mudança

«L'Amérique, il est vrai, découverte et conquise, la route par mer frayée aux Indes et aux Moluques, sont des prodiges de courage et de succès qui appartiennent sans contestation aux Espagnols et aux Portugais». Ao intrépido Magalhães «rien ne put lui dérober la gloire d'avoir le premier fait le tour du globe. Encouragés par son exemple, les navigateurs anglais et hollandais trouvèrent de nouvelles terres et enrichirent l'Europe en l'éclairant». Assim em 1771, Bougainville, que completara um dos mais importantes périplos científicos à volta do mundo, definia a realização dos descobrimentos quatrocentistas e quinhentistas. Numa época em que, como escreve o seu companheiro de viagem, o príncipe de Nassau-Siegen, «L'esprit des découvertes se ranime en Europe, les différents ouvrages qui se répandent dans le public y rappellent l'attention des particuliers. Ces nouvelles entreprises vont faire une mémorable époque dans le monde et nous parviendrons enfin à l'entière connaissance du globe. Ces nouveaux Colombs et Cortez ont d'aussi vastes champs de gloire à parcourir, mais c'est le siècle de l'humanité, et il faut du moins espérer que les Européens ne veulent plus faire connaissance avec leurs frères de l'hémisphère austral que pour leur enseigner la vérité et les rendre heureux par la vertu». É a era da ciência, em que as viagens agora — século XVIII — se inscrevem, ligando-se à nova astronomia e à matematização do estudo da terra — suas dimensões, forma, representação cartográfica com novo rigor devido à introdução da longitude, e à medição do arco de meridiano. Mas nas palavras de Nassau-Siegen perpassa o projecto humano, a utopia (que contraste! a realidade será o imperialismo ligado às Revoluções Industriais).

A abertura das rotas oceânicas levou os homens a apropriarem-se do planeta. Como diz o creador das viagens científicas, D. João de Castro, cerca de 1536: «A experiência que se tem acerca disto é que a navegação destes nossos tempos revolveu já o mundo todo, e revolve ainda agora bem de vezes; porque além da nau de Magalhães, que navegou toda a sphaera [ = esfera] em roda, depois disto, fazendo os Portugueses sua navegaçam para os últimos términos do mundo orientaes, e os outros Espanhoes para os ocidentaes, per vezes se encontrárão, e acabárão de rodear todo este globo em Maluco; e assim por toda a redondeza dele achárão mares que se navegão e terras que se habitão como estas nossas». Dois séculos volvidos, Montesquieu, destacando o sentido dos *Lusíadas* — onde os encantos da *Odisseia* se combinam com a magnificiência da *Eneida* —, consubstancia num instrumento o ferramental e a arte da naútica: «La boussole ouvrit, pour ainsi dire, l'univers. On trouva l'Asie et l'Afrique, dont on ne connaissait que quelques bords, et l'Amérique, dont on ne connaissait rien du tout». (Liv. XXI, cap. 21).

Apropriação do espaço à escala do globo, pela experiência, levando ao conhecimento e ao senhorio: como Lopo Fernandes, pai do cronista Castanheda, debuxa o quadro mundial, em Coimbra, diante do rei D. Manuel e da rainha

D. Maria: houve-se notícia «de todas as terras, reinos, províncias, senhorios, cidades, montes, promontórios, mares, rios, portos, reis, senhores, multidão de gentes, diversidade de nações, condições e costumes delas e de todas as cousas e segredos que nele [mundo] há, a todos até seu tempo ignotos»; o rei de Portugal tornou-se tão poderoso «que em pouco tempo será tudo seu», incluindo essas Índias «até seu tempo ao nosso mundo incógnitas ainda que mui nomeadas e desejadas de todos». Tal o proveito dessa arte de navegar, nova novidade destes séculos, graças à qual os modernos superam os antigos, segundo a reflexão do economista italiano António Serra em 1613; pela qual «non solo da levante in ponente e dal mezzogiorno a tramontana, ma insin da un emisferio all'altro si è introdotto il commercio» (1.ª Parte, cap. 3). Comércio que será de oravante o motor da civilização — o que faz a paz e a guerra, o que comunica os povos entre si. E será a tratar do comércio que Montesquieu escreverá as frases acima citadas.

Por isso é que Francisco López de Gómara, em 1552, e Adam Smith em 1776, se encontram, ao situar nos descobrimentos portugueses e castelhanos das rotas marítimas para a Índias Ocidentais e do cabo de Boa Esperança o maior acontecimento da história da humanidade — dirá o economista —, desde a creação do Mundo, exceptuadas a incarnação e paixão de Cristo, dissera o cronista. Consciência da mutação — da ruptura — que o poeta e cronista canta na sua visão planetária rimada de cerca de 1534, em que as «novas novidades» geram «este mundo tam mudado».

## 4. Mitos e utopias na continuidade e no «mudar de viver»

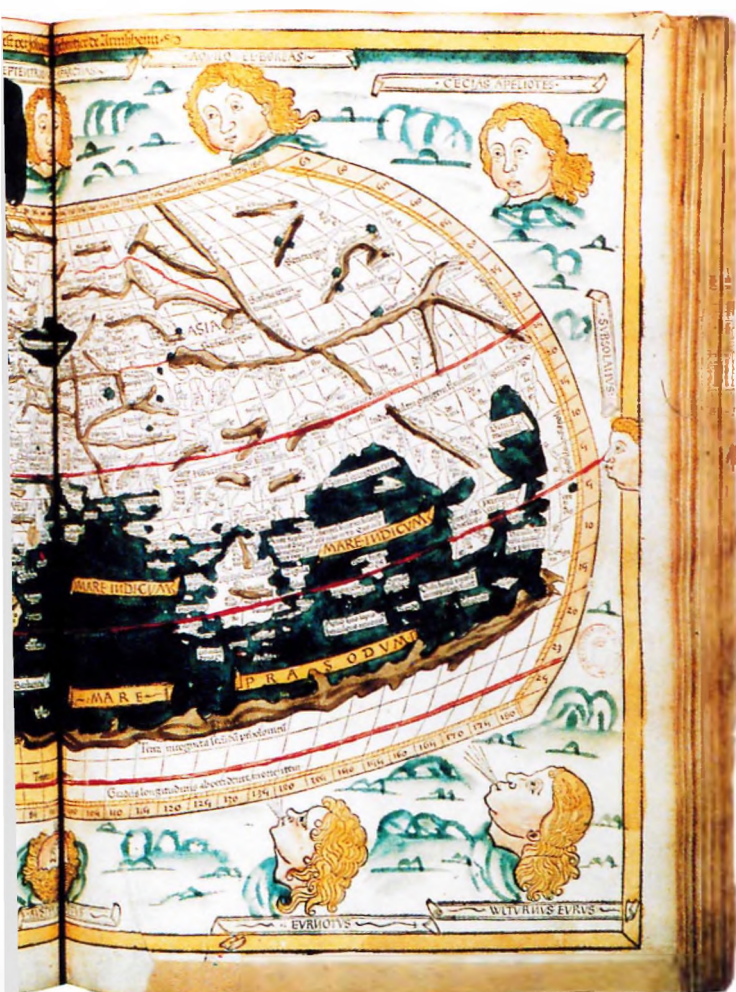
Em 1516 Thomas Morus lança, em contraponto a uma crítica da sociedade inglesa (*enclosures*, pastoreio,...), um projecto de cidade ideal, a partir de descrições que lhe narrara um navegador português, Rafael, em Antuérpia. Esse Estado autoritário, de tendência totalitária mesmo, geomètricamente traçado, baseando um novo modo de viver (de sentido igualitário, sem autêntica igualdade — há escravos —, visando a felicidade dos homens mas espartilhando-os) inspirou-se nessas notícias das civilizações ameríndias, quer dos impérios do México e Peru, quer dos bandos do Brasil, e das comunidades aldeãs da Índia. Cidade-ilha sem localização — utopia —, a que se chega por viagem imaginária, conquanto apoiando-se a concepção na experiência real das navegações. Da realidade salta-se para o mito-projecto, em contraposição aos mitos do passado. E a linha utópica desenrola-se ao longo destes tempos de aventuras confundindo o real e o fantástico. Ou se busca nos «selvagens» a Idade de Ouro a reconstruir, ou nos impérios o modelo para assentar a sociedade em novos alicerces, mas numa como noutra direcção a acção será bloqueada, a alavanca para o futuro não tem ponto de apoio. Rabelais recorre também às viagens (segundo modelo português), a sua abadia seria o mundo da fruição e da liberdade — fruição com exaltação da nudez que já de Morus irá ao Suplemento de Diderot.

E neste caminhar, que é a Ilha dos Amores, de *Os Lusíadas*, senão a realização humanista dos homens divinizados e da felicidade pelo amor e pela justiça, na mesma simpreza da nudez? Ilha «utópica», mesmo se encontrada no regresso de uma viagem bem real — a do Gama a Calicute. Do mito da Idade de Ouro, sem «meu» nem «teu», sem a economia de mercado, continua o fio de anseios de sociedades aldeãs — assim a utopia de António de Guevara para o império de Carlos Quinto.

As navegações reais tendem a inscrever-se nos mitos, a transpor-se em utopias. Antes da era dos Descobrimentos os homens não se situavam no espaço real — nos espaços reais, como também não nos tempos medidos. Sem dúvida preponderava já a concepção da terra como esfera, embora alguns povos extra-europeus e alguns círculos sociais-culturais se apegassem à idéia de disco plano. Mas, para além do horizonte restrito do quotidiano, das viagens de mercadores ou derrotas de nómadas, não havia representação desse globo que permitisse localizar e encontrar os lugares, estimar sequer as distâncias, saber da posição relativa de cidades ou rios ou serras, nem até de mares e continentes. Concepções de conjunto como até visões regionais ou locais embebiam-se na floresta de mitos e símbolos, e a simbolização mítica é que traçava o «espaço». O Paraíso Terreal donde saíam os quatro grandes rios, comandava tudo. Cathay e o Cipango, o Grão-Khan e o Preste João, em palácios de ouro em cidades aonde só chegava quem conseguisse atravessar desertos inhóspitos e serras fragosas; mas, no termo, para os eleitos, a riqueza do ouro, a felicidade. Por toda a parte, seres — humanos? — de estranhas formas, vindos da geografia mítica da decadência romana. Pigmeus e gigantes — são ou não os seres que os navegadores avistam em África, uns, nas Américas, em especial na Terra do Fogo, os outros? E ainda as Amazonas, que darão o nome ao grande rio da América equatorial. Busca-se o El Dorado — quantas expedições castelhanas para alcançar a região onde se vive a Primitiva Idade, podendo-se enriquecer num ápice sob montanhas do precioso metal. Como se busca, nas Américas e em África, a serra da Prata — os portugueses de Paulo Dias julgá-la-ão ser a serra de Cambambe. Como se demanda ainda a serra das Esmeraldas. Nos oceanos, procuram-se a ilha das Sete Cidades — outro Paraíso perdido — e as ilhas Afortunadas, de eterna juventude, a Antília, a ilha de São Brandão, tantas outras. E por toda a parte as cristandades que teriam ficado isoladas — de prègação de São Tomé, na Índia como no próprio México. Não há *o mundo* — um mundo único — mas retalhos de homens e seres em semelhança de humanos, separados por regiões inhabitáveis, como a zona tórrida devido ao excesso de calor e as zonas boreais devido ao excessivo frio, mas ainda por obstáculos formidáveis, fantásticos mesmo que com certa base real, suscitando o terror (o mar das Trevas, os desertos em ebulição). Até chegar ao Adamastor, que simboliza os perigos da navegação mas na sua figura conflui esse fundo antigo mítico e de pavor.

Quantas vezes os navegadores acreditaram ter, na sua viagem verdadeira, deparado com o mundo dos mitos, assim como verdade tomado. É Colombo nas Anti-

Transformações da concepção do mundo terrestre
2.1. **Mapa-do-mundo**
**Ptolomeu,** *Cosmographia,* **Ulm, 1482**

CECIAS APELIOTES
SVBSOLANVS
ASIA
MARE INDICVM
MARE INDICVM
PRASSODVM
MARE
EVRNOTVS
VLTVRNVS EVRVS

lhas julgando ter aportado ao Cathay-Cipango; outros, preparando-se para afrontar os gigantes; os índios nus remontando o tempo até à Idade de Ouro. O Senegal como braço do Nilo. Bernal Díaz del Catillo, ao avistar a cidade de México em 1519, lembra-se dos encantamentos que leu no *Amadis*.

De rapacidade sem freio, destruidores opressivos, mas também anseosos de trato pacífico, de se instalarem no modo de viver dessas novas gentes que desconheciam, o navegador e conquistador, o mercador e o missionário; levados pela aspiração a descobrir nesses seres o humano, e, num projecto de remodelação social, a levar para o futuro a idade edénica. Como diz o poeta Diogo Velho antes de 1516 (perto da *Utopia*). «É já tudo descoberto/O mui longe nos é perto,/Os vindouros têm já certo/O tesouro terreal». Assim, o Paraíso está ao alcance dos homens, recuperando o passado, ou, como dirá Garcia de Rèsende em 1534, «o por vir é já passado». Dos mitos às utopias: a transição faz-se pelos descobrimentos, pela acção prática dos homens.

## 5. A Revolução intelectual do século XIII e o abortar da primeira expansão (a trecentista)

Os homens reagiam em função da geografia mítica, só esporàdicamente da realidade. Uma primeira brecha por onde passa a função do real é aberta pelas transformações do século XIII e adjacentes. Até aí, ausência de sistema de representação do globo: os chamados planisférios ou mapas-do-mundo justapunham terras separadas por mares e atravessadas por rios ou faziam correr estes por leitos fantasiosos (na lógica do mito), sem qualquer lei científica de correspondência nas formas, nas dimensões ou sequer na disposição relativa; tratava-se de configurações simbólicas, apenas. De 1270 a 1320 ressurge a geometria euclidiana, e com ela a ciência pode construir o espaço, recebem-se a aritmética e álgebra hindu-muçulmanas, retoma-se a astronomia de Ptolomeu (que os meios islâmicos transmitem), a óptica de Apolónio e Ptolomeu, a medicina de Hipócrates, Galeno e Avicena (e mais uma vez os círculos muçulmanos transmitem e alargam, aprofundam), enquanto da China vem o «indicador do Sul» que no Mediterrâneo se transforma em autêntica bússola; por outro lado, missionários e mercadores desvendam a vasta Ásia, conhece-se o tráfico cameleiro trans-saariano. Com base nestas aquisições, vindas da cultura helénica mas reelaboradas e ampliadas pelas culturas judaica e islâmica, além da hindu, traça-se o primeiro sistema cartográfico, por rumos de agulha e distâncias estimadas. O Mar Interior passa a ser correctamente representado (só há alongamento em longitude) e torna-se o eixo da representação científica da ecúmena, que as informações dos caravaneiros e das pistas euro-asiáticas estendem até o Cathay.

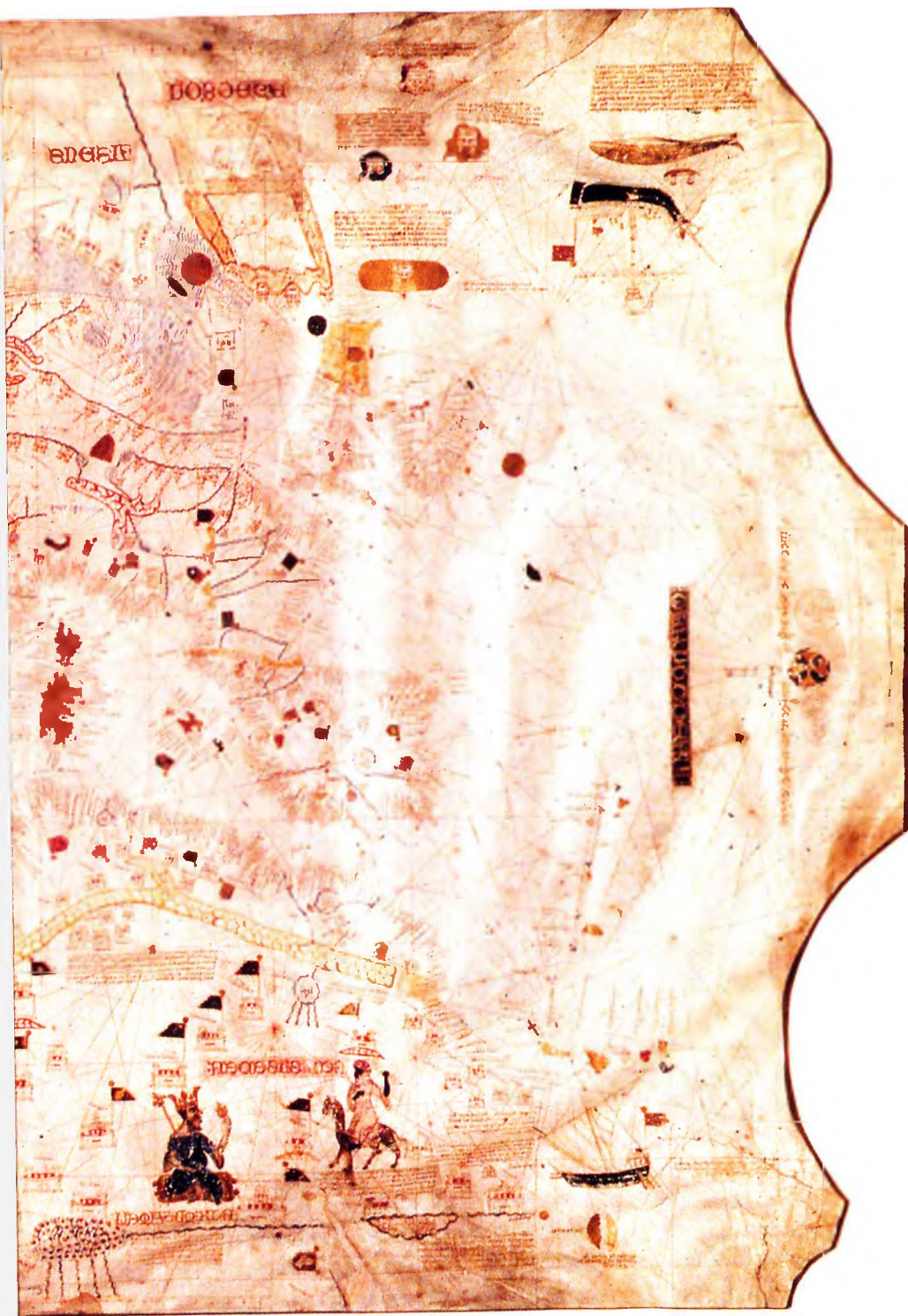
Quere-se a visão do mundo cerca de 1375-1381? Contemple-se o Atlas Catalão dos Cresques, e no esplendor das suas iluminuras surgem-nos as cáfilas de camelos

em África e no Oriente, os reis do ouro, as cidades opulentas da Ásia, as naus no Índico, as galés junto às Canárias e Madeira; mas as ilhas Britânicas estão frustemente desenhadas, e quando nos afastamos do eixo do conhecimento científico e da medida, as indicações baralham-se — caso do Sudeste asiático, por exemplo. Seja como fôr, embora nessas representações ainda não fixado nos seus contornos, o oceano Índico é de há séculos regularmente sulcado pela navegação comercial, ao ritmo das monções. No entanto, no próprio Atlas ressaltam as permanências míticas, como em toda a cartografia trecentista e quatrocentista, e coevas da revolução intelectual são as viagens fantásticas de Mandeville e dos franciscanos castelhanos, a *Ymago Mundi* do cardeal d'Ailly data de 1410, e recolhe todo esse repositório fabuloso vindo da Antiguidade. Persistências que atravessarão, e se avivarão até, em Quatrocentos e em Quinhentos.

Mas com a efervescência dessa revolução intelectual e ainda a expansão económica, as cidades mediterrâneas tentam a dilatação para o oceano nos fins do século XIII e décadas primeiras do XIV. As galés, e depois naus, genovesas, anos volvidos também venezianas, ligam os portos italianos ao mar do Norte; os Vivaldi procuram a via para o Oriente do ouro e especiarias navegando o oceano rumo ao Ocidente, Jacme Ferrer vai de Barcelona «per anar al riu de l'or». Goram-se todavia tais esforços, donde apenas resulta a integração das Canárias no horizonte corrente europeu e o fortalecer, pela rota de Gibraltar e golfo da Gasconha, do complexo marítimo que se formara nas marismas atlânticas. Aqueles esforços visavam resolver dificuldades nos tratos de Levante, que acabam por ser superadas no próprio Levante. Os descobrimentos quatrocentistas e quinhentistas nada terão que ver com iniciativas ou problemas mediterrâneos. É que desde a fome de 1315-1317 e a Peste Negra a depressão longa curvara as economias mais industrializadas e comercializadas.

### 6. O complexo europeu atlântico toma a iniciativa

Desde provavelmente o século XI, de meados do XII o mais tardar, do Guadalquivir às costas da Mancha e à setentrional Irlanda, as populações instalam-se ribeirinhas do mar, de todas as desembocaduras de rios, baías ou reduzidas abras fazendo portos para uma navegação que, na continuidade de modestas actividades pescaresas e outras ou dos empórios mercantis muçulamos, tece, entre esses primórdios e o século XIV, um complexo de rotas e circulações: é o ferro de Biscáia, o estanho de Cornualha, o sal de Andaluzia, Setúbal, Tejo, Aveiro, Brouage e costa bretã, os vinhos andaluzes, portugueses, bordaleses, as lãs de Castela a Velha, Gales e Midlands, o linho da Irlanda e Minho, o pescado de todos esses núcleos, a construção naval que as madeiras cantábricas e das Landes e de outras regiões mantêm activa.

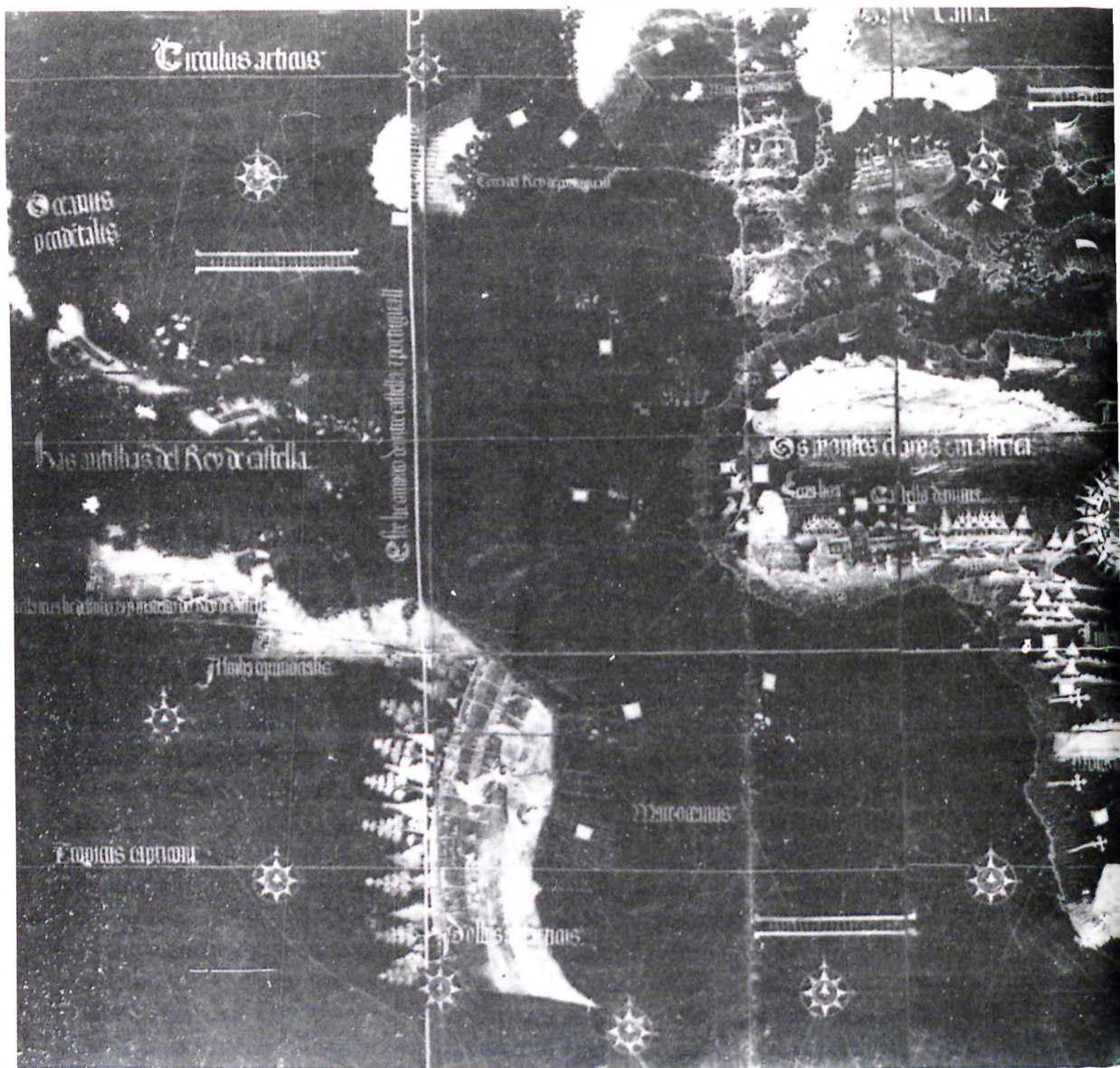
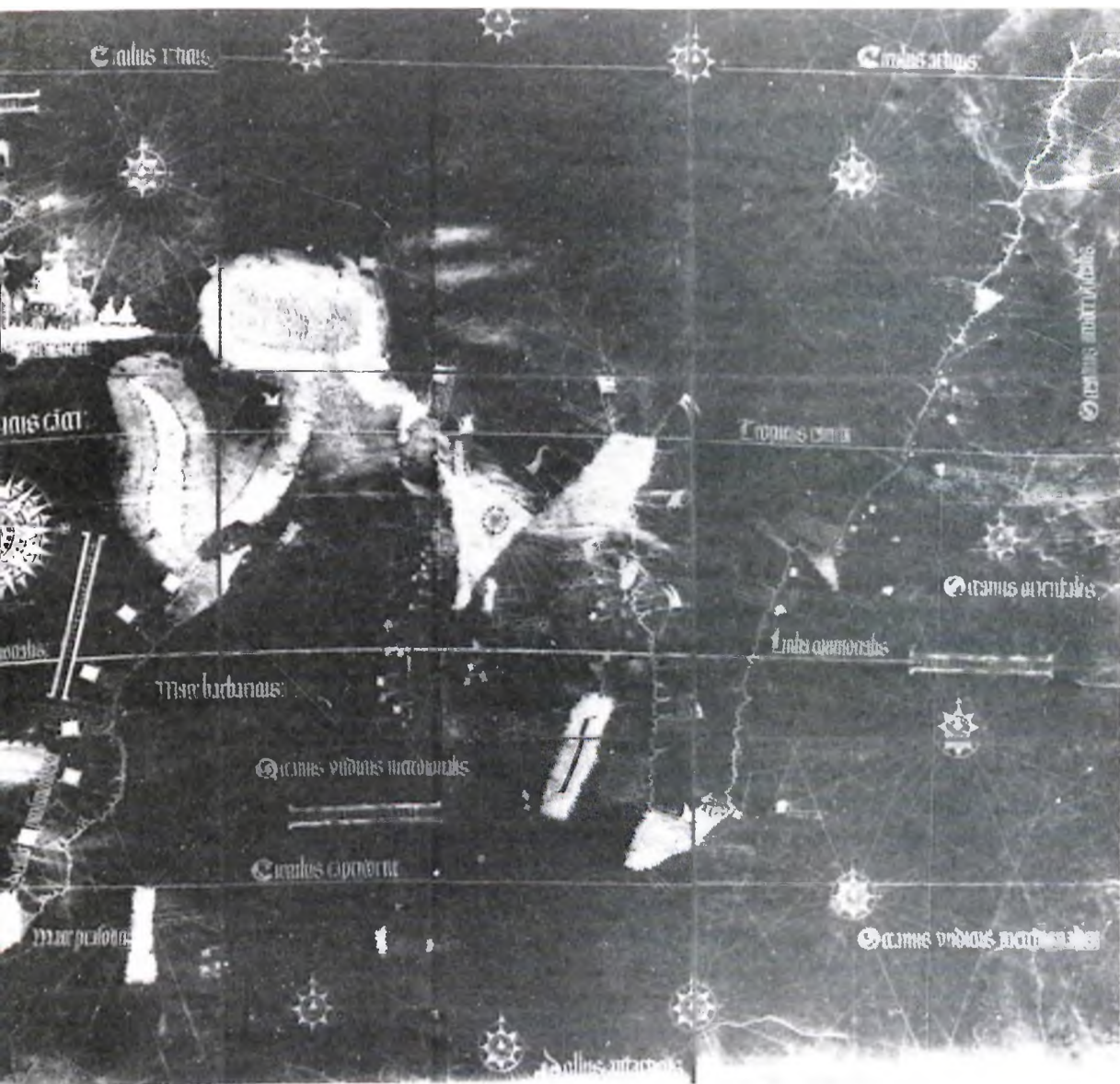
Transformações da concepção do mundo terrestre
2.2. **Mapa-do-Mundo, Macia de Viladestes. Maiorca, 1413**

É frequente supor que esta actividade marítima derivou da introdução da construção naval mediterrânea — galés — pelos genoveses, e foi orientada pela nomeação de genoveses para almirantes. As esquadras de galés só interessavam para a guerra no mar — contra muçulmanos mas também entre cristãos — e sobretudo no estreito de Gibraltar. Os barcos atlânticos são de concepção e construção atlânticas. De Biscáia vem a *coca*, que servirá de modelo aos veleiros de carga italianos e catalães. Possivelmente nos portos do Cantábrico se inventou o leme de charneira a substituir os dois remos à ré na direcção do navio. Do Mediterrâneo vem decerto a vela latina — triangular —, da Escandinávia e mar do Norte contribuições quanto ao casco e outros elementos. Confluência aonde vem dar também o *carib* árabe-maghrebino.

Também não é a instalação de mercadores italianos ou catalães que desperta o comércio marítimo atlântico, já tão activo ao findar o século XII (há feitoria portuguesa em Bruges, portugueses frequentam o Mediterrâneo levantino). Por evolução endógena, embora no contexto das regiões de cidades industriais e comerciais do Norte de Itália e Flandres — mas lembremos sobretudo o complexo «mundial» islâmico —, a Península Ibérica assenta, do século XI ao XV, todos os alicerces de uma expansão oceânica e comercial — e precisamente por não ser propulsionada pelas questões do Levante. Catalunha-Valência-Baleares formam um poderoso complexo no mar Interior, voltado para o Maghrebe e o Levante; será a orientação da política de Fernando o Católico e do cardeal Ximenes, e depois de Carlos Quinto e até, em grande parte, de Felipe II. A batalha de Toro (1476), desligando Castela de Portugal e ligando-a a Aragão, é o corte que marca a opção por esse destino. Mas na Península desenham-se quatro outros grandes círculos de actividades marítimas e mercantis, voltados para o oceano insondado: é a Biscáia-Guipúzcoa, dispondo da *coca* e, é provável, do leme de charneira, com o ferro, as madeiras, as lãs, a pesca da baleia (enfrenta as relações com a França marítima, as ilhas britânicas, a navegação piscatória no Atlântico setentrional). É o complexo da Galiza e do Noroeste português, que se irá cindir, não participando aquela na expansão oceânica. O terceiro, Lisboa-Setúbal. A sul, o Algarve-Andaluzia, herdeiro da prosperidade islâmica e das suas cidades (Sevilha, Málaga), articulando estreitamente a Marrocos e a Granada (que faz a transição para o mundo mediterrâneo).

Se a integração das Canárias (séculos XIV e XV) se faz inicialmente pelos complexos catalão-valenciano e andaluz, mas também pelo português, a fim de cativar escravos para as plantações de cana sacarina e obter peles de foca para calçado e outras indústrias, não é daí que data o impulso descobridor, mesmo entrando em linha de conta com a colonização do arquipélago pelos Normandos em começos de Quatrocentos, o que desloca mais o eixo para o Atlântico. Passarão decénios até que Castela deixe desaferrar dos portos do Guadalquivir para ir ao ouro da Mina ou descobrir o Cipango-Cathay pelo Ocidente; só no século XVI, e tardio, Franceses e Ingleses se tornarão oceânicos plenamente. Genoveses e venezianos, depois Flamengos e Alemães, estão atentos às novas possibilidades de intervenção e lucro,

mas não são eles que as desencadeiam a não ser, em parte, no caso castelhano. Porque a própria irradiação andaluza deriva principalmente de, no século XIII, a Reconquista deixar de ser puramente terrestre, por cavaleiros ou peonagem concelhia, para seguir as grandes vias comerciais e as rotas marítimas — descida do Cantábrico para o Guadalquivir.

E assim, na conjuntura longa de depressão trecentista e quatrocentista a afligir a Cristandade (e não só), os descobrimentos são uma resposta dada principalmente pelos Portugueses; e por isso a pergunta fundamental é: quais os factores que os movem?

Não há ouro para amoedar, a circulação monetária rareia, e por isso os meios comerciais pretendem abastecer-se do precioso metal directamente nos mercados de produção — a Guiné. Comprimidos os rendimentos entre as quebras de moeda, as baixas de preços e as subidas de salários, as casas senhoriais e os cavaleiros necessitam de novos domínios ou de enriquecer pelo corso e pelo roubo. A escassez de cereais, agravada pela insuficiência de meios de pagamento que permitissem adquiri-los no estrangeiro, empurra para o povoamento das ilhas ermas e para a conquista de campos de pão no Marrocos atlântico, bem como incita a incrementar os circuitos mercantis. Desde alturas de 1400 a economia portuguesa está vivamente interessada na cultura da cana e fabrico do açúcar, visa as zonas açucareiras do Maghrebe fronteiro e a plantação e construção de engenhos nos arquipélagos, o aumento de produção levando por seu turno a abrir escápulas para o produto. Para esses (e outros) trabalhos rurais e industriais precisa de mão-de-obra (o assalariado livre está caro) e por isso salteia as Canárias, rapta e compra azenegues e guinéus mais a sul; os escravos servem ainda nas lides domésticas, e principalmente para colocar em oficinas, revertendo o ganho para o dono, ou para alugar a outrem. A tinturaria, ligada ao desenvolvimento têxtil (que a crise agrícola estimula, favorecendo a creação de gado e os linhares), necessita de côres: sangue de dragão, urzela, pastel, anil (este a sul de Marrocos, no Da'ra), brasil, cochenilha, grã, que se encontram nos arquipélagos ou cuja cultura aí é introduzida e fomentada (pastel dos Açores, urzela de Cabo Verde); do Sáara vem a goma arábica que serve de apresto na tinturaria e nos curtumes. Entretanto também se desenvolvem as indústrias que empregam os coiros — calçado, selaria, etc. — e por isso se lança gado nas ilhas desertas e se vão apanhar as focas às Canárias (do Novo Mundo virão mais tarde frotas inteiras de coiros). Das Canárias se levam conchas para adquirir pretos na Guiné, de Marrocos e restante Maghrebe os alquicés, alambéis, cavalos, no Alentejo, para o mesmo fim, aumenta a produção de mantas, o trigo das Madeira irá alimentar os negros e azenegues. As ilhas, além de celeiros e mercados de açúcar, fornecem madeira e gado, sal (Cabo Verde), vinho. Não menos importante que tudo isso: os pescadores, dispondo de melhores «caravelas pescaresas», alargam a área das pescarias (já no século XIV pescavam nos mares britânicos) às águas marroquinas, depois ao rio do Ouro, posteriormente ao Cabo Branco, por um lado, aos Açores e para oeste,

Transformações da concepção do mundo terrestre
2.3. **Mapa-do-mundo, de anónimo português, 1502**
(Mapa dito de Cantino)

por outro. Para meados de Quatrocentos os Portugueses começam a demandar as especiarias africanas (sem esquecer o marfim, já antes), mas é com D. João II, no decénio de 1480, que passam a visar as especiarias e drogas asiáticas e a querer juntar, àquele complexo do Noroeste africano e das Ilhas, a rota do Cabo, afinal coeva da rota de Colombo e da rota dos Côrte-Reais (ainda aqui a pesca, com o bacalhau da Terra Nova).

## 7. **Inovações técnicas e movimento de desocultação do oculto, de ligar o desligado**

Ao aumento populacional, arroteamentos, formação de cidades e expansão comercial-industrial dos séculos XI-XIII, sucede, com a Fome de 1315-1317 e a Peste Negra, ao longo de Trezentos e parte de Quatrocentos a recessão: a população é ceifada em 1/4 a 1/3, a área cultivada restringe-se, os preços dos cereais baixam ou só se aguentam com as quebras de moeda, reconstituem-se extensas florestas, a pecuária desenvolve-se, a mão-de-obra aflui às oficinas e estaleiros, gerando desequilíbrios sociais, como os campos são perpassados pelas *jacqueries*. É no século XV, por seus meados, que se dá a inversão desta tendência longa de contracção. Com os descobrimentos, talvez o primeiro motor, mas não só. O processo de separação da prata do cobre argentífero, no Centro e Leste europeu, restabelece a circulação monetária argêntea e impulsiona as indústrias do cobre, bronze, latão, base dos engenhos de açúcar, da tipografia, da escravatura em África. A creação de gado, com preços dos produtos favoráveis, permite incrementar as indústrias de lãs e curtumes. A roda de fiar com pedal avoluma a produção de fio, correspondendo à procura de teares movidos pela energia hidráulica, e a ascensão do têxtil impele a procura de côres de tinturaria (além dos mercados já referidos, pastel do Lauragais, Picardia, Lincolnshire, Lombardia, Toscana). A tipografia é um novo meio cultural, mas também uma indústria e comércio: papelarias junto aos rios, prensas de madeira, caracteres móveis metálicos. Como o engenho de açúcar, que se constrói com madeira mas utiliza utensilagem de cobre e a fôrça motriz dos animais ou da água. A mineração com galerias e poços e os processos novos de separação e liga especializam certos centros em armas brancas, lançam as escopetas e arcabuzes, incrementam as fundições de artilharia mais eficiente. As florestas tornam possível duplicar pelo menos a tonelagem dos navios e multiplicar o número de navios nos mares, além de serem a base das indústrias de que falámos.

Três inovações vão abrir os oceanos. Em primeiro lugar, abandona-se, para esta navegação, a galé, a pesada carraca também não serve para descobrir, nem as barcas mixtas de velas e remos. Por 1440-1450 os Portugueses lançam a caravela, adaptando barcos anteriores — muçulmanos, nórdicos, atlânticos —, de maior comprimento em relação à largura, com governalho axial de charneira, velas trian-

gulares capazes de bolinar (cerrar o vento contrário), ligeiras e robustas, manejáveis. O veneziano Cà Masser justificará, em 1506, o elogio: «Navigano certe caravelle molto picole, le quale sono de portà de bote 100 in 150, e non più, perochè dicono essere quelle più abile al navegar, e superar quelli mari, e con più segurtà che ogni altre nave da mazor portà: ch'in effetto hasse visto per esperienza, che zà molt'anni che navegano queste caravelle al viaggio della Mina e all'Isola di San Tomè (che sono da leghe 1000 in 1200), non è stà visto a perir alcuna de quelle; si che se pò dire con vera esperienza esser più segure che ogni altro navilio per quelle tal mari». Quanto às naus e navios, seriam construidos na Biscáia e Flandres.

Foi pois a caravela a inovação que abriu os oceanos. Mas porque ligada a uma nova maneira de navegar. Não se trata ainda de experimentação científica — a atitude científica será lenta a formar-se —, não há sábios a traçarem planos como na era interplanetária ou mesmo nos séculos XVII e XVIII. Mas tenta-se a exploração sistemática, confronta-se a observação e os mitos, anotam-se os ventos e correntes, as conhecenças e funduras, buscam-se meios para determinar a posição do navio e sua derrota quando no golfão — às vezes a centenas de milhas de qualquer costa. O regimento das horas da noite, a altura da polar, outros instrumentos e observações permitem desenhar as rotas pelo largo, sobretudo de volta, acertar com ilhas perdidas no oceano. Essa náutica prática sistemática vai evoluir para náutica astronómica, pelos anos 80 do século XV, haurindo no manancial científico judaico-muçulmano; entretanto recuperavam-se as obras ptolomaicas e outras da ciência antiga, que a tipografia vai difundir em fins de Quatrocentos, começos de Quinhentos. A latitude, calculada pela altura meridiana do sol em terra e *a bordo*, torna-se um eixo de representação cartográfica científica; vão, ainda no século XV, realizar-se viagens para cálculo sistemático de latitudes, o que, em síntese com os rumos da agulha e as distâncias estimadas, dá um salto na apreensão do globo. A primeira fase, que levará à arte de navegar por alturas, remonta a meados do século XV.

Em terceiro lugar, os progressos da artilharia levam à sua instalação a bordo, e as caravelas e naus fortemente artilhadas dominarão os oceanos, forçarão os contactos com outras civilizações.

A génese dos descobrimentos decorre da situação conjuntural a que se chegara com a Longa Depressão e da inversão de tendência ligada ao «cacho de inovações» de meio do século XV. Outros conjuntos inovadores explodem em finais de Quatrocentos, começos de Quinhentos, a meio do século XVI, em finais deste século e na abertura do seguinte. Explicando-se tais surtos técnicos (e organizacionais) pelos movimentos longos da economia (Kondratieff), e explicando por seu turno as viragens destes. A desocultação do oculto, a ligação do desligado exigiram uma nova ferramenta mental e uma nova prática que a palavra «experiência» consubstancia: decerto antes já muito empregada mas agora revestindo-se de novo sentido.

**8. A construção do espaço — do fantástico ao prático-real, da compartimentação e desconhecimento ao desencravamento relacionador à escala mundial.**

O piloto francês Germain Sorrin, ao abrir o século XVI, nota bem esse salto técnico e na maneira de pensar e na prática que fez os descobrimentos: «il vous fault icy noter que la navigation de la mer de Ponent en Océan est de trop plus grande science et honneur que celle du Levant, car ceux du Levant ne sont pour le plus que trois ou quatre jours sans veoir ou recouvrer terre pour surgir et avoir quelque raffreschissement et les navigans de la mer de Ponent ou Océane sont aucune ffoys demy an ou plus ou moins par quoy il fault qu'ils demandent leur chemyn au soleil et aux estoilles et qu'ilz usent des instruments d'astrologie car ils ne treuvent à qui parler sinon à l'industrie de leur art et science».

Decerto, não devemos minimizar as revoluções intelectuais anteriores. Os Árabes, por exemplo, dominando todo o Índico e relações com o Extremo Oriente, tinham, como explica Ibne Khaldun em 1374-1378, uma folha onde estão desenhadas as terras na sua forma e em disposição ordenada as costas — folha chamada al Kunbās (compasso — porque representação com base na agulha magnética); nela estão marcados os pontos donde sopram os ventos e suas direcções: é deste modo que se governam os marinheiros nas suas viagens. Mas esclarecia logo quanto ao Oceano: tudo isto falta para o mar circundante, por isso não o sulcam barcos — se perdessem de vista as costas não saberiam como voltar, tanto mais que vapores na atmosfera impedem de navegar (pp. 93-4 ed. Quatremère).

Quere-se a progressão percorrida graças à caravela e descobrimentos num século e um quarto? Compare-se com o Atlas Catalão o mapa português dito de Cantino, de 1502. Pela primeira vez é o continente africano inteiro que se recorta no seu contorno real (apenas alargado em longitude); a Índia avança já como península, embora de forma triangular encurtada e simplificada; se a Indochina desce demasiado em latitude e se avoluma em excesso, e Samatra está mal colocada — mas os Portugueses ainda não ultrapassaram o Malabar para leste —, já a vista se alonga pela imensidão do Índico como pela do Atlântico, separados em parte pelas Antilhas ao centro, a norte pela Terra do Rei de Portugal (Lavrador-Terra Nova) e a sul pelo Brasil ainda não completo na linha costeira, como também setentrionalmente a Ásia ainda se prolonga até à Escandinávia. Apercebemo-nos da lentidão em definir as Américas como um todo contínuo, em as desligar do continente asiático e do continente austral e interpor a imensidão do Pacífico.

Se o Atlântico leva mais de um século a desenhar-se em todo o seu contorno, o Índico era tradicionalmente sulcado de lés a lés por carreiras comerciais, graças ao aproveitamento das monções, que remontava a um milénio e meio atrás. Por isso este oceano é com brevidade integrado nas navegações portuguesas, que utilizam logo nas primeiras viagens pilotos orientais e cuidadosamente se informam de maneira completa e minuciosa da náutica e dos conhecimentos geográficos de muçul-

manos e indianos de além do Cabo. Mas a extrema rapidez da aprendizagem e da aquisição do domínio prático desse cabedal cultural devem-se ao próprio nível que a arte de marinharia dos Portugueses atingira já, e para cujo sistema transpõem aquele acervo com toda a pressa. O que trazem consigo, é a navegação por rumos de bússola e distâncias estimadas, controladas pela determinação astronómica do ponto a bordo e em terra, quanto à latitude, e em viagem carteada a compasso por autênticas cartas de marear. A grande contribuição dos Portugueses vai ser traduzir pela primeira vez num sistema de cartografia científico toda a geografia do Índico e do Extremo Oriente. O mapa português dito de Cantino, de 1502, é ainda, quanto às regiões além do Cabo, uma síntese luso-muçulmana. Os mapas de Francisco Rodrigues , de 1513, representando várias regiões da Insulíndia, baseiam-se sem dúvida em esquemas jaus (de que um padrão particularmente notável, abrangendo todo o mundo conhecido, chegou às mãos de Albuquerque). A cartografia portuguesa ainda conservará por algum tempo, por exemplo no mapa de Lopo Homem de 1519, a tradição muçulmana das ilhas Wak-Wak, estendendo-se de Java e Samatra às Maldivas e destas a Madagascar e trio das Mascarenhas. Basta, porém, comparar o mapa dito de Cantino, de 1502, com o de Lopo Homem, de 1519, para nos surpreendermos com os rápidos progressos da representação, muito mais ajustada à realidade: melhor disposição das terras umas em relação às outras, maior fidelidade nas respectivas proporções, riqueza toponímica incomparàvelmente maior.

No mapa-do-mundo de Diogo Ribeiro, de 1529 — tão só dez anos volvidos — contemplamos um Índico já perfeitamente definido em toda a sua amplidão, com o Equador a cortar correctamente Samatra, com os litorais satisfatòriamente configurados; e integra na sua perspectiva o Pacífico, avistado por Balboa em 1513, atravessado por Fernão de Magalhães entretanto. É pela visão do mapa que se configuram estratégias (assim a grandiosa de Albuquerque) e planos de acções, ou se busca compreender a diversidade dos homens e sociedades, responder a ameaças ao império português ou traçar viagens privadas. Aduza-se Fernão Mendes Pinto, sublinhando o papel de Malaca e o perigo que representa o Achém (cap. XXVI): «Nossa Malaca, tão importante ao estado da Índia, quanto (ao que parece) esquecida daqueles de quem com razão divera ser mais lembrada, porque entendo que por via de razão, de duas ha-de ser hũa, ou destruyr-se este Achem, ou por seu respeito virmos nós a perder toda a banda do Sul, como he Malaca, Banda, Maluco, Çunda, Borneo, e Timor, afora no norte, a China, Japão, Léquios, e outras muytas terras e portos em que a nação portuguesa, por seus tratos e comércios tem o mais importante e mais certo remédio de vida que em todas as outras quantas são descubertas do cabo de Boa Esperança para diante, cuja grandeza he tamanha que se estende a terra por costa em distância de mais de três mil légoas, como se poderá ver NOS MAPAS E CARTAS que disso tratão, se sua graduação estiver na verdade.» Outros exemplos de como o ver no mapa é a base encontrar-se-iam nos caps 178, 189, 194.

É a outra grande revolução na maneira de pensar (depois da do século XIII), a qual traça a carta universal do orbe, graças aos novos eixos científicos em latitude, e também fìsicamente tece a teia de rotas mundiais e inscreve os homens no espaço de todo o globo. Organização de informações sistemàticamente buscadas, de observações em que o olhar do caravaneiro se combina com o olhar do piloto — e por detrás de ambos, o mercador e a expansão. Como diz Gaspar Barreiros, que em 1546-1548 vai de Évora a Milão e Roma, de formação humanista, «as mais das cousas que os geógrafos escreveram [foi] por enformações, como eles costumavam, de mercadores ou soldados (porque a guerra e o comércio nos descobriram o que sabemos do mundo)». (*Chorographia*, f. 159).

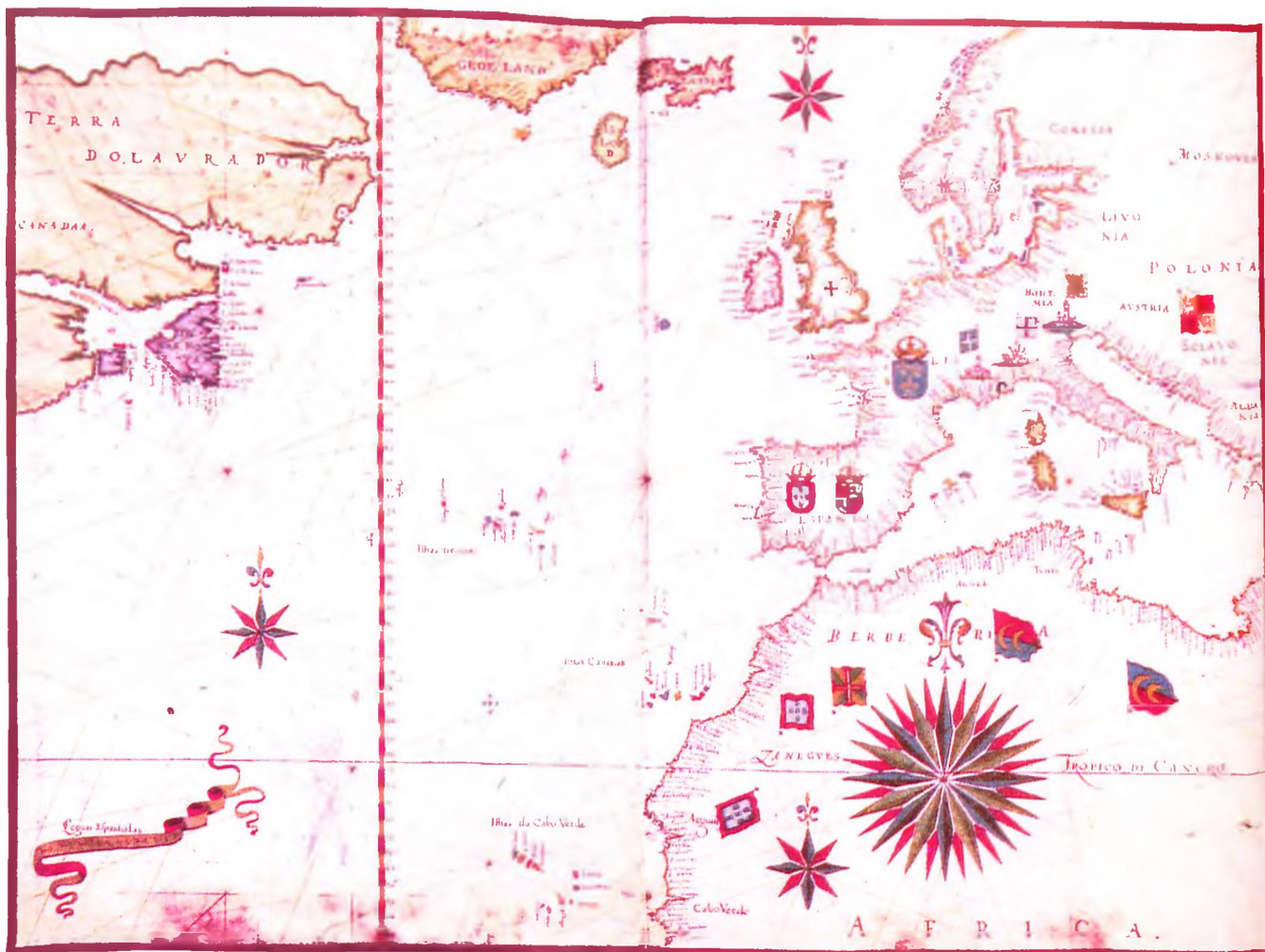
Pela primeira vez os homens, em vez de reagirem em função de símbolos e mitos, ou mesmo que em função deles continuem a reagir, sabem lidar em operatória física com algo que construíram — o espaço, os espaços — e representam-no mentalmente com a eficácia de orientar a acção. Durante milénios, a terra fôra como que uma banda cujas extremidades se não tocavam — na feliz imagem de Th. Monod: desconhecimento das Américas, desconhecimento do Pacífico, circulação tão só entre Europa e Euro-Ásia ou África ao norte do Equador, entre a África oriental e o Extremo Oriente. Manta de retalhos de culturas e civilizações que em grande parte se ignoram e mal comunicam entre si, e falta dos meios intelectuais e técnicos para conceber o todo do globo na sua diversidade, separações e unidades e para se deslocar, voltando com segurança ao porto de ancoragem: farrapos de realidade apenas interpondo-se entre geografias míticas e seres fantásticos. Agora dispõe-se de um sistema de representação verificável e eficiente para a deslocação e comunicação, caíram tantas das barreiras que compartimentavam os povos, vão-se apagando os Paraísos Terreais, El Dorados, ilhas fabulosas de eterna juventude, reinos opulentíssimos todos de ouro e pedras preciosas, cristandades perdidas, desertos inatravessáveis de escaldantes, mares em ebulição, gigantes que se tem medo de enfrentar, ou pigmeus nas selvas impenetráveis.

Não se conclua todavia que fantástico e mítico desaparecem logo no choque com a experiência alargada e racionalizada mercantilmente. Persistem vivazes em meios não tão próximos dos náuticos e comerciais, e nestes, como nos guerreiros, se infiltram. Razão tem Urs Bitterly quando atribui à «nostalgia do paraíso» «uma fôrça impulsionadora essencial» nas expedições marítimas; e também mostra acertadamente que a busca do El Dorado, a ânsia do regresso à Idade de Ouro têm função simbólica — a demanda da perfeição primigénia —, embora seja do fôro da causalidade económica — e nisto está a sua novidade (procura do metal ouro pressionada pela conjuntura longa de insuficiência em relação à activação das trocas). Por outro lado, convém sublinhar que os círculos portugueses foram muito menos influenciados pelos mitos e pelo fantástico. Baste apontar que nunca confundiram as Américas com as Índias. Tão evidente lhes parecia tratar-se de outro continente, que levaram anos e anos para se habituarem a designar os indígenas

do Brasil por «índios»: esta designação não surge na carta de Pero Vaz de Caminha; como também nunca em «índios» fala o «Livro da naoo Bertoa que vay pera a Terra do Brasyll», em 1511; há só referência na «Newen Zeytung auss Presillg Landt» de 1515 (mas caldeia influências diversas); ainda em 1530-1532 o *Diário da Navegação de Pero Lopes de Sousa* só a propósito das gentes do rio da Prata refere tal designação; pouco numeroso o seu emprego ainda em 1555-1556, nos escritos do P.e Manuel da Nóbrega. Decerto, segundo a «Newen Zeytung», em 1515, alguns portugueses pensavam que a ponta meridional do Brasil estaria só a umas 600 milhas de Malaca: encurtavam pois o Pacífico — é tudo.

Já sublinhámos que a concepção esférica da terra predominava. Mas em certos círculos de tradição livresca permanecia ligada a lendas e mitos. A *Sphaera Mundi* de John Holywood (Sacrobosco) continua a ser a base de grande parte do ensino — e até da prática. De 1472 a 1500 sai numas 30 edições, e há mais de 40 desta data até 1647. O Mandeville é igualmente muito editado, a *Ymago Mundi* continua a exercer influência, o *Auto das Sete Partidas* (com a fabulosa carta do Preste) não sai menos dos prelos nem é menos avidamente lido. A *Cosmografia* de Münster, e outros apoiam a corrente fantástica. Mesmo nos manuais náuticos, a presença de Sacrobosco perpetua a inhabitabilidade da zona tórrida e das zonas boreais, a impossibilidade dos antípodas.

Todavia é a partir da náutica que se reage e relega toda a geografia fantástica para círculos livrescos, fóra das práticas comerciais e marítimas. A ideia de esfericidade do planeta, consagrada, é analisada, aduzem-se provas científicas — a sombra nos eclipses, a maneira como os navios vão desaparecendo no horizonte, a circumnavegação de Magalhães-Del Cano. As discussões do comprimento do grau em latitude e longitude — de 16 2/3 léguas a 18, passando, pelas 17 e 17 1/2 — prepararão a medida pelas Academias (francesa sobretudo) no século XVII, que completará a cientificidade da representação cartográfica graças ao relógio a bordo levado numa suspensão à Cardan, para o cálculo da longitude. A existência de antípodas é demonstrada pela experiência e pelo raciocínio físico, como também o erro da inhabitabilidade de zonas tórridas ou frígidas. A nova maneira de pensar, assente na experiência e no raciocínio demonstrativo, está bem clara no *Tratado da Esfera* de D. João de Castro (talvez de 1536), o inventor da viagem de exploração científica. Entretanto as abusões e fábulas vão sendo descartadas pelas navegações e explorações de portugueses e castelhanos. Como dirá frei Gaspar da Cruz no *Tratado das Cousas da China* de 1570, a propósito de pigmeus e grifos, ou dos homens de pé-sombreiro, «Estas e outras cousas que daquelas partes afirmavam, ficaram fabulosas depois que a Índia se descobriu pelos Portugueses» (cap. IV).

A verdade sabe-se pela experiência. Velha palavra, de uso tradicional, mas que presentemente — século XVI — se reveste de tonalidade diversa: é, sobretudo com as navegações, a observação sistemática e verificada, apoiada pelo raciocínio demonstrativo e se possível a medida. É o olhar do mercador preparando o do cientista

Transformações da concepção do mundo terrestre
2.5. **Atlas de João Teixeira, 1643**
O mundo ocidental

O mundo oriental

(esperemos pela revolução matemática e experimental de 1630-1650), porque o comércio, como dizem Tomé Pires e João de Barros, funda a verdade.

E assim, as navegações e viagens caravaneiras, os resgates de mercadorias levam a conhecer (assente na representação cartográfica segundo um sistema científico) Estados, povos, produções, paisagens, gentes de costumes diversos, nos continentes europeu, africano, asiático, americano. Entre 1560 e 1570 dispõe-se já de uma literatura que cobre grande parte da terra — da China e do Japão ao Brasil e à Guiné, do Canadá ao Cabo de Boa Esperança. Roteiros, relações de bordo, livros de pesos e medidas, geografias, crónicas em toda a gama de âmbitos, mas no essencial permitindo conhecimento assás preciso e exacto de todo o planeta, mares e terras, gentes e paisagens.

Os *Lusíadas* (1572) consubstanciam todas estas aquisições: o seu maravilhoso nada tem que ver já com prodígios e fábulas, é uma forma poética de dar a realidade e dela lançar a ponte para a utopia — a ilha dos Amores. Aí convergem afinal o *Esmeraldo*, o *Livro do Oriente* de Duarte Barbosa e a *Suma Oriental* de Tomé Pires, a Crónica da Índia de Castanheda e as Décadas de João de Barros — o responsável pela Casa da Índia que rasga a visão ecuménica, quando Ramúsio em Veneza vai reunir todas as viagens e narrações. Estamos na época do Atlas de Lázaro Luís (Academia das Ciências de Lisboa), pouco depois do Atlas de Vaz Dourado (Torre do Tombo e Biblioteca Nacional). Como já antes de 1516 Diogo Velho exalçara no seu canto, «As novas cousas presentes/sam a nós tam evidentes,/como nunca outras gentes/jamais virom mundo tal.»

Foi portanto a duas revoluções científicas — a do século XIII, construindo a ecúmena em volta do eixo mediterrâneo e da teia caravaneira euro-asiática, e a de 1420-1450 a 1530-1550, a qual traça a carta universal do globo, graças aos novos eixos científicos em latitude — que coube montar intelectualmente o novo espaço cuja invenção física os homens iam simultâneamente realizando, e que constitui a primeira grande «nova novidade» deste «mundo tão mudado».

Dominar o espaço físico, que não era dado porque era desconhecido, e oferecia a sua resistência própria — ventos, correntes, fundos, contornos de cabos e enseadas, ilhas, etc. — e construir os instrumentos para o devassar e para, graças a noções operatórias inventadas em relação com tais problemas, o representar cientìficamente (ou pelo menos de maneira prático-científica), implica a aventura e o método, a ousadia e o estudo, e envolve toda uma inserção nas teias de actividades económicas e de organização dos estados, que se prendem à duração das viagens e dos ciclos comerciais.

## 9. Os tempos estão mudados

De um espaço medido pelo tiro de besta ou pelo tiro de falcão, pela andadura do camelo ou cavalo em terra e pela singradura do navio no mar, mas em que as distâncias não são ordenadas orientadamente, senão pelo posição quanto ao corpo

— à mão esquerda, à mão direita —, passa-se a um espaço de medidas astronómicas e de orientações relativamente precisas pela bússola e pela posição meridiana do Sol. A entrada e saída dos portos exige o horário das marés; a nova burocracia do Estado e do comércio, o horário de trabalho, os encontros fixados a horas. Das clepsidras passa-se aos relógios mecânicos, surgidos no derradeiro quartel do século XIII, e que o regulador de báscula de Dondi, em 1348, tornará menos imprecisos e levará a espalharem-se. Nas cidades vão destacar-se as torres do relógio — de 1344 a 1370 instalam-se 33 em Pádua, Bruges, Florença, Génova, York, Paris, etc. Já Froissart, em 1368, se serve do relógio mecânico como símile no seu poema *Li orloge amoureux,* e a imagem é retomada por João de Barros na *Ropica Pnefma* em 1532. Na primeira década de Quinhentos o Livro das Fortalezas de Duarte de Armas ainda só representa quatro torres de relógio em 60 povoações debuxadas; mas pode haver omissões, até devido ao ângulo de visão. O certo é que no século XVI vemos espalharem-se pelas cidades e vilas os «cerralheiros de relógios», e na vida quotidiana aumentar a preocupação pela hora; só todavia o relógio seiscentista de Huyghens permitirá calcular a longitude a bordo.

Mas a preocupação pelo tempo manifesta-se quanto à duração das viagens e aos prazos dos actos económicos. O mapa-do-mundo é verdadeiramente traçado pelas distâncias expressas em tempo gasto em as percorrer. Mostrou-o Pierre Chaunu quanto à carreira colombiana entre Sevilha e as Índias de Castela e ao Brasil: devido ao sistema de ventos constantes e correntes, o Recife e a Bahia ficam a cerca de 30 dias de Lisboa à ida, cerca de 40 no regresso, mas para as Antilhas a viagem sobe a 50-60 dias no sentido oeste e 80-100 no sentido leste. Albuquerque escrevia da Índia a D. Manuel: «primeiro que o aviso vá da Índia a Portugal e a mercadoria venha de lá, passar-se-ão três anos». Aqui exagerava, porque bastariam dois; mas já quanto a Malaca e Extremo Oriente era com três que havia que contar. Entre a Andaluzia e a Nova Espanha, contando os tempos de espera nos portos, concentração da carga e carregamento e viagens, decorriam dois anos para o ciclo comercial. Entre Lisboa e La Rochelle gastam-se 7 a 8 dias, entre Lisboa e Antuérpia ou Amsterdam 12 a 15, entre Lisboa e Livorno três semanas. Mas os temporais podem reter um navio ou armada semanas e até dois meses num porto. As médias e mesmo as modas falseiam as dimensões do mundo para os homens de Quatrocentos e Quinhentos, porque a amplitude de dispersão é muito grande, introduzindo fortes irregularidades.

Em todo o caso, a vida económica tende a organizar-se segundo datas e prazos. Daí a necessidade de sistemas de correios, que então se generalizam, regulares. São as datas fixas das diferentes feiras — de Anvers a Medina, de Besançon a Lyon, com o jogo complexo das letras de câmbio vencendo em certos prazos — «a tantos dias de vista»; e a teia das letras de câmbio cada vez condiciona mais as transacções de praça a praça, o funcionamento das finanças públicas (constituem

dívida pública flutuante), a ritmação da circulação de mercadorias. Quando no *Auto da Feira* de Gil Vicente (1527) Mercúrio, «senhor/de muitas sabedorias/ e das moedas reitor/e deos das mercadorias» faz

> «...mercador-mór
> Ao Tempo que aqui vem»

o Tempo apresenta-se e ordena

> «Em nome daquele que rege nas praças
> D'Anvers e Medina as feiras que tem.»

Ritmo das distâncias-tempo, ritmo, mais inexorável, dos termos das feiras, mas outros ritmos ainda marcam o andamento das actividades económicas e financeiras. Quando Guion l'Ermite, de Rouen, ameaça a navegação espanhola com a carta de marca que obteve, e nenhum espanhol ousa passar com lã a França, os anos de 1511 e 1512 decorrem em reuniões, discussões, resoluções ora adoptadas ora alteradas da Universidade dos Mercadores de Burgos e do Ayuntamiento, até que em 7 de Março de 1514 uma cédula real impõe o pagamento da *averia* excepcional destinada a resgatar a carta de marca. Os funcionários da Fazenda acabam o período de exercício, normalmente de três anos, e esperam outros três a sete, e mais, para lhes serem tiradas as contas e passada a quitação — às vezes, póstuma, aos herdeiros... Ainda no século XVII um contratador de direitos e fretes das naus da Índia em 1615-1616 vinte anos depois andava às voltas com os cadernos da pedraria chegada em 1635 para satisfazer a arrecadação do dito contrato!

## 10. O número e a precisão descritiva. Retrato e paisagem

Vemos, não obstante, que sem o número já não é possível passar. A mentalidade quantitativa impregna cada vez mais os círculos mercantis, a administração pública, a reflexão técnico-científica. O número implicava a notação, e portanto o abandono do sistema romano-peninsular pelos algarismos indo-árabes, e por outro lado a ciência do cálculo. Decerto não devemos esquecer a já aludida revolução científica dos séculos XII-XIII. Todavia os algarismos, se aparecem em obras técnicas no século XIV, só entram noutros campos, muito tímida e lentamente, em Quatrocentos. Na contabilidade pública, e na privada sobretudo, progridem durante o século XVI, alcançando a maioria sobre as expressões romano-peninsulares a meio do século. E no entanto ainda em 1633 os provedores dos Contos de Lisboa rejeitam o caderno das despesas vindo da Índia, «por virem em algarismo» e não se poder dar crédito a esta notação. Mas a progressão dos algarismos fôra não obstante altamente signi-

ficativa. E quanto à ciência do cálculo, sublinhemos que na Europa, de 1472 a 1519, se editam uns 40 compêndios de Aritmética, sendo um dos mais conhecidos o de frei Luca Pacioli, de 1494, em Veneza, com largas aplicações ao comércio. Na era quinhentista publicam-se vários manuais de Aritmética e contabilidade em Anvers, como seria de esperar. Em França é evidentemente dos prelos de Lyon que em 1520 sai *L'Arithmétique* de Étienne de la Roche, com uma 1ª parte teórica e uma 2.ª de prática aplicada a questões de moedas, mercadorias, companhias, etc. Em Inglaterra, pela mesma altura — 1522 — Cuthbert Tunstall lança a sua *De arte supputandi*. Ora em 1519 Gaspar Nicolas publicara a *Practica d'Arismetyca*, baseada em Pacioli, cujo fim claramente enuncia: «a qual, mui magnífico Senhor [dirige-se ao conde de Tentúgal], por ser cousa mui necessária nestes regnos e senhorios de Portugal, por bem de em eles florecerem os tratos das mercadorias da Índia e Pérsia e Thyópia e outras partes mais chegadas a nós e os tratadores multiplicarem nos ditos Reinos, me moveu a fazer e compor este breve tratado». Quer dizer que a ciência do número se tornou ferramenta indispensável do comércio e navegação, da construção do novo espaço. E logo em 1540 Rui Mendes lançará outra *Prâctica de Arismética*.

O Estado tem de arrolar os quadros mobilizáveis para a guerra — já com D. Dinis, no final do século XIII, procede a um numeramento dos besteiros do conto, e um outro se realizará em 1417-1422. Mas tem também de arrolar as famílias ou fogos, para fins fiscais: na Catalunha Pedro o Ceremonioso (1331-1387) efectuou um primeiro *fogatge*, em Portugal de 1527 a 1531 procede-se a um recenseamento de fogos ou vizinhos em todo o território do reino; parciais, já há alguns do século XV — por exemplo, o da zona de Alenquer e, publicado por Alves Dias, o da Beira Interior em 1496 (Ponta Delgada, 1982): ambos com estratificação social e em ordens, e outros indicadores sociais-económicos. Numeramentos de edifícios e, mais importante ainda, dos que exercem profissões, temo-los para Lisboa a meio do século XVI. Um levantamento social estatístico dos reinos peninsulares, com excepção de Portugal, é levado a cabo em 1571 e 1586. Para manter os grandes exércitos e as armadas que a era do imperialismo exige, o Estado tem de recrutar, logo, que controlar numèricamente a população, mas também, exigência que a montagem de uma administração pública igualmente impõe, dispor de recursos monetários incomparàvelmente mais volumosos e manejáveis; e é toda a organização das finanças públicas, com redobradas exigências de contrôle da população e seus bens, é o estabelecimento da contabilidade estadual. Tanto mais que os impostos se tornaram gerais — sisas ou *alcabalas* — e que o espantoso desenvolvimento do tráfico marítimo traz a primeiro plano as receitas das alfândegas. Nem sempre as receitas bastam, ou está à mão o dinheiro necessário, e por isso lança-se desde começo de Quinhentos a dívida pública consolidada — os padrões de juros — e em breve a dívida flutuante, utilizando as letras de câmbio. Donde o imperativo de orçamentar receitas e despesas — o primeiro orçamento português é de 1477, depois sucedem-se —, de dispor

de numeramentos, inventários — estatísticas de toda a ordem, segundo palavra que surgirá mais tarde. Além disso o Estado tem arsenais, fundições de canhões, fábricas de pólvora, explora monopólios. Tudo leva ao número e ao cálculo. Pois já não basta contar e medir, é indispensável calcular para prever — e assim, já a meio do século XVI se elaboram orçamentos do custo da pimenta, por exemplo, com fretes, seguros, riscos de naufrágio e outros, etc. O afluxo de metais preciosos — ouro da Guiné e Mina, ouro das Antilhas, prata do Peru e México — e a subida dos preços, repercutindo-se nos salários e rendas, introduzem e difundem o número e o cálculo no quotidiano viver — assim «tão mudado». O alcance desta viragem para o quantitativo, onde o apercebemos melhor é no poema descritivo de Resende de 1534: o avolumar das rendas do Reino com os tratos oceânicos e o próprio desenvolvimento interno, o salto do custo do pão nos anos de fome como o de 1521, o jornal do artífice. Relações quotidianas de mercado, em economia monetarizada, logo o proliferar dos *Livros de pesos, medidas e moedas*, ou a inserção de tais informações em livros gerais. Ao mesmo tempo, os roteiros, que se multiplicam e todo o globo abarcam, não se cansam de dar informações quantitativas — latitudes, distâncias, funduras.

Se a formação de uma atitude quantitativista, em campos restritos embora, começa a alterar a concepção do universo e a maneira de viver dos homens, no qualitativo a mudança não é de menor alcance: trata-se da conquista da precisão descritiva e narrativa. Os séculos XV e XVI inovaram em duas direcções diferentes mas complementares: a invenção do retrato e a invenção da paisagem. Revoluções na maneira de passar a situar-se em função do real, em etapes sucessivas — basta lembrar as iluminuras da Borgonha e de Flandres, minuciosas e precisas reconstituições das fainas agrícolas e da vida quotidiana, com preciosos pormenores técnicos. É nessas côrtes ducais, condais ou nos círculos urbanos burgueses, do Norte de Itália, de Flandres e Borgonha, da Catalunha que os pintores descobrem o valor da figura humana e a retratam, primeiro em complemento do simbolismo religioso, depois autonomamente, traduzindo a transformação social que valoriza certas camadas ou grupos, bem como certos indivíduos — mercadores, por exemplo. Por outro lado, com a geografia em parte coincidente, à paisagem convencional que servia de fundo às cenas religiosas ou cerimoniais, sucede a autonomização da pintura da natureza, com realismo, quer a rural quer a paisagem urbana; a tal ponto que nos é dado verificar a exactidão de cada tema e sub-tema. Novos valores: do simbólico ao real, em suma; para cuja expressão se utilizam novas técnicas: a pintura a óleo (o dourado só por si transcendia para o plano do símbolo) e a perspectiva, que é outro conjunto operatório para construir o espaço euclidiano tal como é visto. O retrato e a paisagem: transformação social-política, com a elevação das classes burguesas e o cidadão a substituir o vassalo, transformação da atitude e da maneira de se conduzir no mundo biológico e físico, dependentes das cousas como são e não de mitos através dos quais são consideradas. Um autêntico expoente do Renascimento, Albrecht

O retrato
Sociedades de retrato aristocrático e sociedades de retrato «burguês»
3.1. **D. João I**
Anónimo — Segundo José de Figueiredo, da autoria de António Florentim, pintor régio daquele rei. Segundo Reinaldo dos Santos, de pintor português. Datável de entre 1415 e 1420?
(Museu Nacional de Arte Antiga)

Dürer, mestre nas duas actividades creadoras tão novas, e renovando-as ainda pela dignidade do auto-retrato e pela maneira impressionista de sugerir a paisagem, além disso dá-nos a outra face do Renascimento: o mundo do fantástico e do imaginário ou simbólico.

O país que descobriu novos mundos ao mundo, Portugal, não foi porém quem revelou o novo homem pelo retrato nem as insuspeitadas paisagens que os seus navegadores e mercadores pela primeira vez contemplaram. O número de quadros quer numa quer noutra ordem temática é reduzido, o que surpreende altamente. Mas a surpresa aumenta quando descobrimos que a novela, o teatro e a poesia também fogem a traçar com nitidez a figura das personagens — põem em acção tipos, papéis sociais, mais do que os homens de carne e osso — e a acção desenrola-se em ambiente convencional, debuxado sem cores nem formas. Decerto há todo um outro tesouro de roteiros, livros de marear, diários de bordo, geografias humanas, políticas, sociais e económicas e crónicas de história de conteúdo rico onde é lícito esperar a contrapartida àquela ausência notada na literatura de ficção. E no entanto... Sem dúvida o Mundo passa a ser-nos conhecido com muita exactidão e precisão por descrições de terras e gentes; nasce o sentido etnográfico, se não mesmo etnológico, e o sentido da geografia humana, ligada à história e aberta às actividades económicas, às formas de organização política e às estruturas sociais. Assim, na crónica rimada de Garcia de Rèsende, de 1534, somos irrepreensìvelmente informados do modo de navegação oriental, ficamos a conhecer os sacrifícios rituais e os costumes sexuais na Ásia, chega-se ao pormenor do modo de herança na costa do Malabar, o sistema de castas é descrito sem lacunas nem erros. Descoberta do exótico, mas também apreensão pela operatória qualitativa de todo o real em todo o globo, na esteira da descrição das Canárias antes de 1341 pelos Florentinos (que Boccaccio transcreveu) ou na da Guiné pelo veneziano Alvigi da Cà da Mosto. Porque essa precisão descritiva é uma conquista dos meios de mercadores e mareantes ou caravaneiros, e ao desenvolvimento do comércio com outros continentes e ilhas está ligada. Precisamente por isso, tais descrições são feitas sobretudo do ponto de vista comercial: formas e côres não importam por si próprias (como devem importar na literatura de ficção) mas apenas na medida em que servem para caracterizar mercadorias, indicar regiões que vale a pena explorar econòmicamente. Os Portugueses raro transcenderam da visão do mercador ou do navegador para a do artista ou para a do cientista que exprimem, tanto um como outro, uma função completa do real.

Apesar de tudo, os imperativos da técnica — de movimento, ou de transacções ou de produção — revelaram uma imensidão de «novas novidades» de animais, plantas, recursos minerais, formações fito-zoológicas, orografia e hidrografia, climas, correntes, traçado de terras firmes e ilhas, bem como não menor imensidão de «novas novidades» quanto a inúmeras sociedades humanas até aí «encravadas» e agora trazidas ao comércio universal. Aduzamos apenas a título de exemplo a Descrição de Arguim, costa e sertão do Sáara, de finais de Quatrocentos, que pertence

O retrato
Sociedades de retrato aristocrático e sociedades de retrato «burguês»
3.2. **Filipe o Bom (1396-1467) e Carlos o Temerário (1433-1477)**
duques de Borgonha
(Museu de Dijon)

à colectânea enviada por Valentim Fernandes a Peutinger. Temos a descrição das tartarugas e o seu modo de reprodução, um inventário da fauna e da flora do deserto, desenvolve-se como se forma o sal nas terras baixas invadidas pelo mar, mostra-se-nos como são as relações sexuais dos camelos, como os Azenegues pescam. À descrição portuguesa foi Münzer, em 1494, buscar o quadro das trovoadas nas regiões equinociais. Álvaro Velho (na Relação da Viagem do Gama) mostra-nos como se faz a domesticação dos elefantes. A natureza surge deste modo na sua majestade, como dirá Duarte Pacheco no *Esmeraldo* em 1505-1518.

Mas já António José Saraiva notou que não há paisagem em *A Peregrinação*, a infinita diversidade de regiões por onde andou não inspirou a Fernão Mendes Pinto uma única pintura. E no entanto, com *Os Lusíadas* e o *Quixote* temos a grande trilogia peninsular desses «tempos tão mudados». Hernâni Cidade, a propósito de *Os Lusídas*, sublinhou igualmente que poderiam ter sido escritos sem sair de Lisboa. Um soneto como o «Mondego» de António Ferreira poder-se-ia aplicar a não importa qualquer rio. Eis como Camões refere a aurora:

> «Quando a fermosa Aurora mostra a fronte,
> Alegra toda a Terra, vendo o dia;
> Quando Febo aparece no horizonte,
> Manifesta também grande alegria.»

(Écloga 2, em *Rimas*, 1.ª Parte.)

Leiamos atentamente as poesias de António Ferreira, Camões, Diogo Bernardes, frei Agostinho da Cruz. Em todas predominam os estereótipos: «verde prado», como verde é sempre a erva, «água clara», «pedra dura», «manso gado» — quer se trate de carneiros, quer de bovinos —, o bosque é sempre sombrio, as árvores sempre verdes — sejam castanheiros, olmeiros, freixos, etc. —, o dia, claro, a noite, escura, a aurora, roxa, como a «roxa tarde», as ondas, argênteas. A qualificação faz-se por adjectivos de carácter afectivo ou ligados a sensções de tonalidade efectiva: deleitoso, mimoso, formoso, doce, suave, ledo, triste, aprazível, etc. No *Memorial da Távola Redonda* (1567) Jorge Ferreira de Vasconcelos quer dar-nos a visão de Lisboa: mas fica-se pela imagem de uma ave, e se não fosse a referência ao Tejo nenhum pormenor nos certificaria de estarmos na capital do Reino e porta dos oceanos.

Em suma: os Portugueses dão uma contribuição decisiva à passagem do simbólico e do vago à precisão descritiva, à utilização operatória do mundo da qualidade, mas tão-só na medida em que joga a nova mentalidade técnico-mercantil. Os outros aspectos ou direcções na descoberta do real processam-se noutros meios culturais, embora indirectamente ligados ao impulso das navegações.

O retrato
Sociedades de retrato aristocrático e sociedades de retrato «burguês»
3.3. **A Imperatriz D. Isabel**
Rainha de Castela e de Aragão
**Mulher de Carlos Quinto, Irmã de D. João III**
por
Ticiano
(Museu do Prado)

## 11. Fantástico e real

O número e a precisão descritiva são portanto duas viragens fundamentais para a passagem à função do real de que falava o psicólogo Pierre Janet. Uma divisória começa a traçar-se, entre o universo do simbólico e do fantástico, em que tudo era possível, ou nada impossível, e a realidade apreendida operatòriamente em aproximações sucessivas e de vários ângulos, apreensão que emprega critérios cada vez mais estritos para afastar o impossível, crear a própria noção de impossibilidade. Vivera-se na herança, vinda dos primeiros séculos da era cristã, de Pompónio Mela, Plínio o Velho, Solino, e depois prosseguida plagiàriamente por Paulo Orósio, Isidoro de Sevilha, Bede, Dicuil, passando pela *Semeiança del Mundo* de 1223 até à *Ymago Mundi* do cardeal Pierre d'Ailly em 1410. Geografia anacrónica, que transporta para o ocaso da Idade Média a situação existente muitos séculos atrás, sem atender ao Islame, por exemplo. O mundo é um acervo de monstros, prodígios, maravilhas. São, perto das nascentes do Ganges, os Astonei sem boca, que vivem de cheirar certas plantas; são, na Índia e noutras regiões, os homens que se alimentam de cobras e vivem até os 400 anos graças a essa alimentação; a oeste dos trogloditas, é a tribo dos humanos sem pescoço e que têm os olhos nos ombros; na Índia, uma vez mais, os homens com um só pé, mas que saltam com incrivel agilidade e, deitados de costas, se servem do enorme pé como sombreiro; são os antropomorfos com cabeça de cão. A apócrifa carta do Preste João faz brilhar a miragem de infinitas riquezas e acumula uma fauna de todas as proveniências. No fabuloso palácio de ébano e cristal, com incalculáveis tesouros, vive o suzerano de dezenas de reis, o senhor das três Índias, rodeadas e atravessadas pelos rios que nascem no Paraíso Terreal; a essas visões aliciantes vêm juntar-se desde os unicórnios aos pigmeus, o reino das Amazonas e a fonte da eterna juventude. Mundo do fantástico — mas a ornamentação românica e gótica não é dele uma espantosa ilustração, sob a influência da arte oriental?

Esse mundo fantástico permenece bem presente na cultura quatrocentista e quinhentista — avivado pelas supostas «Viagens» de Mandeville, de cerca de 1370, por frei Baltasar de Vila Franca, em Portugal, em começos do século XV, pelo d'Ailly — a *Ymago* deste, como o Mandeville vulgarizados pela tipografia; mas é também a cartografia que mantém os prodígios, monstros e maravilhas, e ainda obras como a *Crónica de Nuremberg* de Hartmann Schedel (1493), a *Cosmographia* de Münster em pleno meio do século XVI, que não é ainda o século da Razão, mas o da sombra e da luz interpenetrando-se. Basta referir a persistência da voga da astrologia, moldando até o pensamento cosmológico de um Tycho-Brahé. Mas o fantástico recua. No *Esmeraldo* de Duarte Pacheco apenas aparecem os cinocéfalos e as serpentes gigantes que se desfazem na água. Garcia de Rèsende, em 1534, alude aos prodígios, mas não se detém neles, nem os enumera. Nos *Lusíadas* ainda se alude — só alusão — a certas fábulas de seres estranhos na Índia, e Góis, mais cedo,

O retrato
Sociedades de retrato aristocrático e sociedades de retrato «burguês»
3.4. **Rui Fernandes**, feitor português em Flandres
por Albrecht Dürer (?)
Cerca de 1520
Amigo de Dürer, que lhe ofereceu um quadro de «São Jerónimo»
(Colecção Albertina, de Viena de Áustria)

O retrato
Sociedades de retrato aristocrático e sociedades de retrato «burguês»
3.5. **Cavaleiro português**
2.ª metade do século XVI (anónimo)
(Museu Nacional de Arte Antiga)

compraz-se na fábula das éguas que emprenham do vento. A observação efectiva do real, tão difícil que o homem tanta vez interpõe entre si e o mundo a cortina não diáfana do mito, é uma grande conquista destes séculos de mudança.

Os monstros, prodígios e maravilhas, nos meios náuticos e mercantis, não desapareceram por completo mas reduziram-se muito e confinaram-se. Decerto continua a crença no milagre T. Damião de Góis na *Crónica de D. Manuel* conta o milagre que teria sucedido ao nascer deste monarca, o da não corrupção do corpo de D. João II, o do cavaleiro misterioso que em Cananor, em 1506, teria combatido pelos Portugueses. Quando Albuquerque entra no mar Roxo, em dia da Trindade, estando a armada na ilha de Camarão, teria às 3 horas da noite aparecido no céu uma cruz vermelha, pelo que se fizeram grandes procissões. A verdade é que prodígios, monstros e maravilhas pràticamente desapareceram do humanismo técnico-comercial dos Portugueses, desde princípios do século XVI. Contra a astrologia são numerosos os que se manifestam em Portugal, por exemplo o dramaturgo Gil Vicente no *Auto da Feira* (1527) e Garcia de Rèsende. Em 1523 frei António de Beja publica em Lisboa a objurgatória *Contra os Juízos dos Astrólogos:* mas, ao contrário do que alguns supuseram, o ataque não se faz no campo científico, por razões matemático-experimentais. Junte-se ao prosaico da descrição das terras e gentes, e talvez nesta falta de fantasia e de um certo delírio imaginativo encontremos uma das limitações à passagem ao humanismo científico em Portugal. Os Portugueses contentam-se com o que serve a prática; daí que não fôsse neste meio, todavia de náutica astronómica, a lançar-se o sistema heliocêntrico e a observação astronómica galileana, e se essas novidades acabam por ser conhecidas, para o ocaso de Quinhentos, não transformam os vectores culturais neste país. A falta de imaginação e até de misticismo liga-se a esse sentido prático, que faz da religião ritual e crença mais do que fé.

## 12. **Motivações e ideais**

Quando aportam a Calicute em 1498, aos que lhes perguntam o que vêm demandar, respondem os portugueses: «cristãos e especiaria». Quando conquistaram Ceuta, em 1415, poderiam ter dito: vimos combater o Crescente e enriquecer pelos feitos de armas. Entre a cruzada e a mercancia, entre a pirataria e a evangelização, motivos, atitudes e valores mudam em complexa imbricação contraditória, combinando-se diferentemente, surgindo outros, novos, nestes dois séculos de expansão. Na sociedade tradicional a mercadoria era proibida aos guerreiros, os três estados ou ordens — defensores, clero, trabalhadores — deviam manter-se nas suas condições respectivas, sem mudar a maneira de viver, a nobreza opunha-se à riqueza como a honra ao proveito, combater e pelejar incumbia aos cavaleiros, que gastavam do seu sem contar, com o fim da ostentação social, ao passo que burgueses e gente meúda deviam gastar só dentro das posses e não procurarem vestir-se melhor

do que a regra da sua categoria. Mas os valores, as posições sociais e as condutas mudam com o decorrer do século XV. A sucessão de leis sumptuárias mostra que os não nobres queriam passar a viver nobremente. Os mercadores, e também os funcionários públicos, pretendem foros de cavalaria, enquanto os cavaleiros se consagram cada vez mais ao corso e aos assaltos a aldeias de mouros, e à própria navegação e comércio. Deste modo se forma o tipo social do mercador-cavaleiro e do cavaleiro-mercador, e como dirá Garcia de Resende,

> «Todos tiram à barreira
> de haver fazenda e dinheiro;
> ser honrado, e cavaleiro
> nam há ninguém que o queira.»

(*Cancioneiro*, t. III, p. 326.)

enquanto Duarte da Gama constata, quanto aos que embarcam — emigrantes ou simples expedicionários:

> «E quem vai de foz em fóra
> nam vai por sua nobreza,
> mas por ir contra proveza (= pobreza),
> e ancora
> com amarras na riqueza

(*Cancioneiro*, t. III, pp. 353-354.)

Albuquerque, na Índia, observa «a cobiça desordenada que entre nós anda, cá [ = porque] fará por um rubi fazer a um homem quanto quiser», e vendo que se deixam todas as obrigações pelo proveito pessoal, tem esta espantosa imagem: «a gente da Índia tem um poucochinho a consciência grosseta, e parece-lhe que vam a Jerusalém em romaria quando furtam.» D. João de Castro, em 1538 em Moçambique, nota que «escassamente haja homem que faça cousa que o principal fim não seja tratar do seu proveito». O arcebispo D. Frei Bartolomeu dos Mártires, depois, pensará também que «onde havia concurso de mercadorias e mercadores não faltaria a raiz de todos os males, que é a cobiça, cujo ofício é procurar que todo o homem deseje e procure melhorar-se, inda que seja com [ = à custa de ] seu irmão, nas compras, nas vendas, nas pagas, nos preços, nos prazos, nas companhias, nas correspondências, nos direitos e tributos, nas entradas e saídas de alfândegas, e enfim em todo género de trato e contrato». Condena pois o «melhorar-se», ou seja, o próprio progresso. Os novos valores e a resistência da ordem tradicional são bem patentes.

A cavalaria e a cruzada, que deveria ser a sua função, alteram-se tão do fundo que bem pode Gil Vicente em 1513, na *Exortação de Guerra*, enaltecê-las vibrantemente, e desprezar a mercadoria, aconselhando aos Portugueses que não quei-

ram ser como os Genoveses: na guerra os nobres são agora um embaraço — os capitães de Marrocos bem aconselham o rei a não se servir da nobreza nela. Como Albuquerque, da Índia, e D. Martinho de Castelo Branco, de Málaga (este em 1532) aconselham a organizar a administração pública com mercadores e segundo o espírito dos tratos de mercadoria. Assim a cruzada servira e gerara o seu contrário, mas persistia ao lado dos novos valores, enredando-os em inextricáveis confusões. Contradição e convergência não se deslindam. O feitor Tomé Pires afirma, em 1512-1515, que «a guerra é contrária à mercadoria», e em 1532 o vèdor da Fazenda D. Martinho, apesar de nobre, tem esta fórmula incisiva: «Mercadejar e pelejar são mais contrairos que os pólos do norte e sul.» António Real, em 1514, dera o seu conselho «que el-Rei nosso senhor mercadejasse na Índia e nom curasse de guerra». João de Barros explicará: «o estado está no poder, e o poder no dinheiro, e o dinheiro no trato, e o trato na cobiça: que é uma perenal fonte donde todolos bens manam». (*Ropica Pnefma*, 1532). Da cruzada à mercadoria: nesta evolução encontram muitos dos quinhentistas a explicação da decadência de Portugal e do seu império, que datam (ponto de vista altamente contestável) do reinado de D. João III. Por exemplo, o comediógrafo Jorge Ferreira de Vasconcelos exprimirá os seus angustiados receios entre 1537 e 1550: «Esta terra [Índia] toda é muito boa, de grandes abastanças e riquezas, mas eu ter-me-ia ao torram de Portugal e que em sua cantidade sobeja tudo, se a cobiça de Itália e as delícias da Ásia nam devassaram [= tornaram devassos]. E os nossos Portugueses, que sohiam ser mais temperados que os Lacónios, vivem cá mui desordenadamente e viciosamente, tanto que dizem os naturais da terra que ganhámos a Índia como cavaleiros esforçados e que a perderemos como mercadores cobiçosos e viciosos. Sustente-nos Deus, por exalçamento da sua fé!» Bem poderá frei Amador Arrais, em 1589, tentar tranquilizar os defensores da ordem tradicional: «Nem temais que se transformem os Portugueses animosos em mercadores cobiçosos e assim percam o império da Índia, que conquistaram como esforçados cavaleiros, porque os não leva a isso seu alto natural, e grandioso espírito. Esse mal é decerto gentio, e de homens que não levantam o peito da terra.» Aliás, os economistas do século XVII insistirão, ao invés, que o mal decisivo do império português residiu em que o conquistador não soube passar a comerciante, não administrou como mercador: assim o diz Duarte Gomes Solis. Mas contraditòriamente, Garcia de Orta, entre 1550 e 1560, define os Portugueses pelo espírito comercial, sublinhando que «trabalham por adquirir por suas lícitas mercadorias», acusando-os, sim, de falta de curiosidade científica. O francês Thevet, pouco depois, caracterizá-los-á do mesmo modo: «Le peuple y est fin, accort, prevoyant à ses affaires, industrieux et actif, et duquel tout l'étude git à naviguer, à cause qu'ils en espèrente profit». Pyrard de Laval, ao abrir o século XVII, mostra brutalmente que a antiga reputação guerreira desaparecera: os Portugueses «sont bons Marchands et bons Mariniers, et puis c'est tout».

A expansão oceânica não se encerra, porém, quanto às motivações e orientações, neste dilema dinâmico da cruzada e da mercadoria. Porque os homens ora actuam no quadro de uma acção enquadrada pelo Estado, ora se dispersam de acordo com a inserção individual ou de grupo noutros quadros. Fortalezas, feitorias, plantações e engenhos, centros de missionação, mas também entrada ao serviço de outros Estados — os portugueses ao serviço do Grão-Moghol — ou ir viver para as aldeias indígenas, servir de intermediário, fixar-se na Holanda ou no Sudoeste francês ou em Sevilha ou nas Índias de Castela — os peruleiros, por exemplo. Quer dizer que o império português não coincide com a expansão dos Portugueses, a qual trasborda dele largamente e muitas vezes o deixa quase vazio. Assim, capitães, cavaleiros, funcionários, mercadores, plantadores, artífices, missionários, senhores de capitanias desempenham papéis numa peça complexa, em que as alianças ou ligações mudam, e até esses papéis se trocam.

## 13. O Estado moderno

Mas no conjunto os descobrimentos prendem-se à génese dos Estados modernos, contribuem para os formar e directa ou indirectamente para a organização do espaço mundial em impérios — o português, o otomano, o de Carlos Quinto e Felipe II, o do Grão-Moghol, bem como em grandes unidades nacionais — a França, a Inglaterra-Gales.

O Estado moderno organiza pois vastos conjuntos espaciais, por intermédio de uma administração pública que monta e desenvolve, graças aos impostos gerais e às receitas aduaneiras, uns e outras possíveis devido à comercialização. Organiza esses espaços enfrentando os outros, anexando, trocando, e interna como externamente pode-o fazer porque mobiliza exércitos permanentes equipados de artilharia, arcabuzaria, meios de locomoção (tracção cavalar ou muar); o que também se tornou possível graças ao novo sistema das finanças públicas, sem esquecer a dívida consolidada ou flutuante, igualmente ligada à comercialização. Este Estado legisla para todo o território, e procura apanhar toda a população nas malhas de uma legislação sistemática sobre todas as actividades. Querem a imagem do Estado moderno? Abram precisamente as *Ordenações Manuelinas*, esse conjunto de códigos de direito público e privado promulgado em 1514 (refundindo as *Ordenações Afonsinas*, de mais de meio século anteriores). A abrir cada um dos livros, uma gravura. A primeira é a apresentação das próprias *Ordenações* ao rei: este está pois na sua função de legislador, rodeado de letrados e homens de armas. Na segunda, junto ao rei estão os eclesiásticos, mas à direita e em rodapé vemos as naus no porto, um pescador, um camponês a lavrar, outro a cavar, um caçador. Na terceira é uma audiência régia: a apresentação de petições, estando presentes, além dos peticionários, escrivães e homens de armas. Na quarta gravura o monarca, com os seus escrivães, recebe os

mercadores. Na última, o rei empunha a espada, símbolo da justiça, e, rodeado pelos juízes e escrivães, julga os criminosos — lá estão os grilhões. Abrangendo em conjunto este políptico, vemos todas as ordens e classes sociais: os cavaleiros, o clero, os letrados, os magistrados, os funcionários, os comerciantes, o povo produtor — agricultores, mareantes, pescadores, caçadores. O rei exerce as funções que definem o Estado moderno: legislar, desagravar e dar mercês, julgar, mas também dirigir toda a vida económica, cabendo o primeiro plano ao comércio. Estado que tende a tornar-se absoluto porque dispõe dos recursos financeiros provenientes da nova economia, o que o dispensa de recorrer frequentemente às Côrtes e lhe dá possibilidade de uma política relativamente autónoma em relação às ordens privilegiadas.

## 14. **Inovações técnicas e processo económico**

Na transformação dos homens, como na génese de novas actividades económicas, na sua diversificação e passagem a outra escala, na formação da estrutura moderna do Estado como na alteração dos equilíbrios sociais, com o aparecimento ou consolidação de novos grupos, na configuração do espaço mundial pela primeira vez em complexos interligados, é a comercialização que actua como factor dinâmico, embora não seja o único. É a comercialização um processo análogo, noutra esfera, ao de industrialização: a transformação global da economia, da sociedade e da política pelo desenvolvimento do comércio, e a permeabilização de todas as actividades pelo capital comercial e pelos mercadores, é o novo papel social dos mercadores, mercantilizando as próprias ordens aristocráticas. O mercado existia já, as relações monetárias; mas agora é a produção para o mercado e são a capitalização e circulação monetárias que comandam a marcha de desestruturação e reestruturação, confinando, ou subordinando a si as economias de permuta ou escambo e as de redistribuição autoritária do excedente produtivo. Mas a comercialização penetra tanto na indústria como na agricultura.

Os descobrimentos traçaram por sobre todo o globo uma teia de rotas, o mesmo é dizer, de movimento de navios e caravanas, de deslocação de pessoas e transporte de mercadorias. Apontemos algumas. No Atlântico norte, é o caminho dos Vikings e dos Côrte-Reais, em elipse percorrida setentrionalmente no sentido leste-oeste e meridionalmente no regresso: rota do bacalhau e das peles. Ao centro, os caminhos colombianos, à ida descendo pelas Canárias e pelos rumos de sudoeste, depois oeste-noroeste, alcançando as Antilhas ou o continente; na volta aproximando-se das Bahamas e escalando os Açores; rota do ouro das Ilhas, primeiro, depois do açúcar, da prata mexicana e peruana, do pau campeche do Yucatan, dos coiros. Os Portugueses seguem rotas de preferência em latitude. É o caminho da Guiné e da Mina, descendo pelas Canárias e ao longo da costa regressando em arco pelo largo a aproximar-se dos Açores, quando não passa mesmo por este arquipélago.

Viagens mais curtas, as da Madeira, a trazer açúcar e vinho, depois de uma fase inicial em que a ilha serviu de celeiro. Viagens mais compridas, ao arquipélago de Cabo Verde, base das relações com os rios da Guiné, aquelas ilhas fornecendo sal, coiros do gado lançado, açúcar, reexportando escravos, abastecendo as armadas em escala, realizando a ponte para o Brasil, por exemplo, para a introdução além--Atlântico do gado. Do mundo negro vão o ouro e os escravos, o marfim, especiarias baratas, algodão, arroz, coiros, a troco de cereais, cavalos, mantas de Alentejo e panos mouros — alambéis, alquicés. Outras rotas articulam Lisboa, Viana e outros portos portugueses à Baía, Recife, Santos, Maranhão, Rio da Prata, Rio de Janeiro. À ida as naus da Índia, para dobrarem o cabo de Boa Esperança têm primeiro de se aproximar em arco da costa brasileira; no regresso vêm quase em linha recta do Cabo à Serra Leoa, escalando a ilha de Santa Helena quando necessário; com o desenvolvimento da colonização do Brasil, graças às plantações de cana e engenhos de açúcar, às roças de fumo (tabaco), à proliferação de gado e mais tarde à descoberta das minas de ouro e diamantes, conjunto que leva a multiplicar as vilas e ao seu crescimento, logo à formação de mercado de procura, as naus vindas do Oriente afastam-se de África para oeste e vêm escalar portos brasileiros, onde completarão a carga (no século XVII a de especiarias diminui a um terço) com produtos dessa província ultramarina.

Notemos que naus, caravelas e armadas de todas as proveniências, no regresso à Europa escalam os Açores, que se transformam em zona privilegiada de pirataria e contrabando. Mas estas ilhas fornecem Portugal de trigo, e exportam ainda o precioso pastel, alguns vinhos e coiros.

Não vamos aqui traçar a cartografia das rotas do Índico e Extremo Oriente. Sublinhemos apenas um ponto. A travessia do Pacífico por Magalhães não resolveu o problema das ligações entre o mundo das futuras Filipinas, do Japão, da China, das Molucas, e por outro lado as Américas e, através delas, Sevilha. Foi preciso esperar por 1565 e Legazpi para se encontrar a rota de regresso do Extremo Oriente à costa pacífica da América; esta ligação Acapulco-Manila desviará parte da prata americana para a Ásia, e de lá trará a seda e a porcelana, concorrendo com a rota do Cabo mas também com as ligações entre Sevilha-Cádiz e o Novo Mundo por superior que fosse a capacidade destas duas rotas atlânticas.

Por deficiente que fosse a capacidade de resposta das técnicas de produção ao crescimento rápido da procura, a oferta recebeu sucessivas chicotadas e inovações técnicas vieram também aumentá-la. A produção de especiarias e drogas em todo o Oriente duplicou pelo menos, durante o século XVI. Quanto ao açúcar, só a produção portuguesa — Madeira, São Tomé, Brasil — passa de 130 000 arrobas em fins do século XV a mais de 900 000 um século depois — multiplicação por sete. A tonelagem média dos navios dobra indubitavelmente, o número de veleiros que sulcam os mares certamente mais do que duplica. A tonelagem média anual no movimento entre Sevilha e as Índias de Castela é multiplicada por quase sete tam-

bém na primeira metade de Quinhentos. O Novo Mundo manda para a Europa, do começo desse século a 1660, cerca de 17 000 toneladas de prata e 180 a 200 de ouro; sem esquecer que entre 1450 e 1535 a extracção de prata na Europa central e de Leste passara de números baixos para 84 toneladas na última data, anualmente; é certo que depois estas minas europeias entram em decadência, devido ao afluxo de metais das Américas. A exportação de lanifícios curtos de Londres multiplica-se por 2,5 na primeira metade de Quinhentos. O coeficiente de multiplicação dos *panni alti de lama* venezianos ultrapassa 9 entre 1515-1519 e 1565-1569. A produção agrícola aumenta também, com o aumento de população, a especialização produtiva, a introdução de plantas novas e os novos métodos de cultura e creação de gado.

Ao declínio demográfico que afligira a Europa de 1315 a 1450 sucedeu a recuperação, lenta, desigual, mas incontestável, não obstante as epidemias e crises de escassez que a curtos intervalos continuam a atacar — lembremos 1505-1507, 1521--1522, esta de terríveis dimensões. Não é apenas o crescimento da população dos Estados em geral, mas ainda o surto das cidades que altera as correntes inter-regionais e internacionais e modifica a estrutura produtiva, pelo avolumar da procura de géneros e da oferta de produtos industriais. Ao abrir o século XVI só se contam na Europa umas três ou quatro cidades com 100 000 habitantes ou mais: Nápoles, Veneza, Istambul, talvez Paris; em 1600 contam-se pelo menos onze: além das citadas — de que Istambul é a primeira, excedendo o meio milhão, e Nápoles continua à frente das cristãs — 245 000 em 1550, 275 000 no começo do século XVII, — agora há ainda Londres, Paris, Milão, Veneza, todas acima de 150 000, Roma Messina, Amsterdam, Lisboa, Sevilha. Apesar de perderem a favor dessa categoria acima de 100 000, as categorias entre 50 000 e aquele tecto, como entre 20 000 e 50 000 e abaixo, de 8 000 a 20 000, aumentam todas o número de cidades que nelas se inscrevem: são as do Norte de Itália e Sicília — Florença, Génova, Bolonha, Palermo; são as dos Países Baixos: Antuérpia, Bruxelas; são as de Espanha: Valência, Toledo, Granada, Valladolid, Córdoba, Segóvia, Jaén, Salamanca, Baeza, Úbeda, Madrid, Barcelona (embora algumas declinassem); em França Lyon, Rouen, Lille, Valenciennes... Esta vaga de urbanização, e o crescimento das cidades passando para categorias numéricas superiores, prende-se à grande Revolução Comercial que os descobrimentos geraram e que por seu turno vai suscitar industrializações aqui e ali.

Porque nem os efeitos dos descobrimentos se distribuem igualmente pelo espaço, nem vão no mesmo sentido ao penetrarem em sociedades, economias e culturas extremamente diversas. Nem constituem um movimento único, desenrolando-se ao desfiar dos anos. Antes, combinando-se com mudanças de outras ordens das quais os não podemos desligar, formam com elas «cachos de inovações», consoante a expressão de economistas e sociólogos desde Schumpeter. Assim, entre o meio do século XV e 1470, é, na mineração e metalurgia, o processo de separação do cobre argentífero pela utilização do chumbo (anteriormente apenas se sabia extrair a prata do chumbo argentífero), o que não só incrementa fortemente uma circulação monetária que

muito se anemizara e permite a estabilização depois do longo período de quebras de moeda — a produção de prata atinge quase 85 toneladas anualmente — mas também serve de base ao desenvolvimento das indústrias do cobre e do latão, que tanta importância têm para os engenhos de açúcar, para a compra de escravos no continente negro, para modificar a vida quotidiana das gentes; e são, por outro lado, os fornos de fundição aperfeiçoados e a utilização da energia hidráulica no accionamento dos foles e dos martinetes ou malhos, o que permite aproveitar melhor um metal raro, que é o ferro, e assim desenvolver a indústria das armas, das alfaias agrícolas e das ferramentas industriais e quotidianas. Uns e outros processos servem de base ao desenvolvimento da artilharia e das armas de fogo, o que fortalece a formação do Estado moderno e os imperalismos. Fundições de artilharia, fabrico de arcabuzes e escopetas geram poderosas unidades industriais, muitas vezes do Estado, e a formação não só de especialistas do fabrico como de corpos militares especiais. A artilharia a bordo é um elemento quase imprescindível da expansão oceânica; foi graças a ela que os Portugueses escorraçaram as intrusões de Otomanos no Índico, depois de se terem assenhoreado deste oceano em detrimento do comércio mouro e hindu. Mas a lista das invenções que são socialmente aproveitadas não pára aqui. A roda de fiar com pedal explica o aumento da produção têxtil, que também começa a empregar a energia hidráulica; o maior caudal da fiação tornou-se possível porque a rareza de mão-de-obra e a alta dos salários, a baixa dos preços dos cereais e a subida dos preços da pecuária levaram ao alastrar da creação do gado lanígero; como alastra a do bovino, e portanto as indústrias dos coiros (sapatos, selaria, casacos, arreios vários e transmissões). O que estimulará por seu turno quer o lançamento de gado nas ilhas descobertas, quer a apanha ou produção de côres de tinturaria — anil, brasil, pastel, etc. As navegações oceânicas tornaram-se possíveis graças à construção da caravela, navio estreito bem guiável com o leme de codaste, e cujo velame, triangular, permite a bolina com vento de frente; entretanto o cálculo de latitudes a bordo, pela altura da Polar ou pelas diferenças de altura de astros, torna possíveis as viagens pelo largo, sem avistar as costas, e portanto encontrar as rotas de regresso de Guiné e Mina, que têm como referência os Açores, e as viagens entre este arquipélago e a costa portuguesa; surge assim a carta que além de rumos pela bússola e distâncias estimadas, se traça pelo padrão de latitudes. Não esqueçamos porém, em esfera totalmente diferente, a intervenção e difusão da tipografia, com o caracteres móveis: primeiro espalhará as obras tradicionais, religiosas sobretudo, mas pouco a pouco difunde também a cultura matemática e geográfica nova; por outro lado, com ela é uma importante indústria que se espalha, nas cidades principalmente, contribuindo para incrementar a produção de papel e ainda servindo-se da aumentada extracção de cobre para fabricar os caracteres, como leva a desenvolver a indústria das prensas de madeira, logo o abate de árvores — os anos difíceis da agricultura tinham deixando alastrar a arborização, também necessária devido ao maior consumo de combustível em fornos, fundições, etc., e devido à constru-

ção naval. A duas matérias-primas — madeira e cobre — e à energia hidráulica se deve, por outro lado, o espantoso destino do açúcar, sem dúvida um dos factores dinâmicos mais importantes dos descobrimentos e da expansão.

Em finais do século XV e na abertura do XVI concentra-se outro «cacho de inovações». É, antes de mais, a náutica astronómica — agora é-o verdadeiramente — rasgando toda a navegação oceânica; e com esta, o traçado da rota da pesca do bacalhau até à Terra Nova, Colombo ligando Sevilha às Antilhas e depois à Terra Firme — os Castelhanos em busca do Eldorado —, o caminho marítimo para a Índia descoberto e transformado em carreira regular, prolongando-se até às Molucas e à China. A cana sacarina é plantada nas Canárias (onde se desenvolve a viticultura), nos Açores, em São Tomé, em breve nas Índias de Castela, o pastel e os cereais açoreanos passam a larga exportação. Trata-se sobretudo da revolução geográfica, desencravando as sociedades compartimentadas, distribuindo especializadamente a produção, hierarquizando as sociedades agora em contacto pela troca desigual ou pela conquista que leva à economia redistributiva autoritária.

Para meio de Quinhentos, em resposta à grande crise que é uma viragem estrutural dos anos 1542-1553, introduz-se o novo processo, por amálgama com o mercúrio, de separação da prata, o que abre os diques à enchente dos *reales* desde o Mediterrâneo à China; a cunhagem das moedas passa a fazer-se mecânicamente — o que contribui ainda para o gigantesco desenvolvimento da economia monetária. Formam-se as primeiras companhias privilegiadas, sobretudo em Inglaterra. A Rússia abre-se, ao norte, ao comércio inglês, e europeu em geral. As grandes frotas holandesas vêm buscar o sal a Setúbal e Cádiz. No Brasil inicia-se esse gigantesco esforço de creação do Noroeste açucareiro e do tabaco. Estabelece-se a ligação entre Acapulco e Manila. A cabotagem de Newcastle para Londres traz o carvão cuja utilização tanto progride, enquanto nas minas de toda a sorte se introduzem bombas hidráulicas, galerias e poços melhor edificados, em breve as vagonetes facilitarão a saída dos produtos mineiros. Entretanto dera-se a «revolução agrícola» na Lombardia, com a rega e novas formas culturais, e daí passa aos Países Baixos. O milho maiz, vindo das Américas, começa a caracterizar algumas das paisagens europeias — no Portugal central e nortenho, na Galiza e Astúrias, no Sudoeste francês, na Venécia, na Turquia; o arroz também começa a ser cultivado, embora em áreas mais restritas. A circulação terrestre vai melhorar, porque as rodas dos carros vão ser cercadas por folhas de ferro colocadas a quente.

O final de Quinhentos constitui outro período inovador. Na agricultura, nos Países Baixos aproveita-se em cheio a lição do Norte de Itália e aperfeiçoam-se, com os prados artificiais, as rotações em períodos longos de seis a onze anos, a lavoura alterna — agricultura uns anos, creação de gado outros seguintes, os prados inundados, a cultura de forrageiras como o trevo, a luzerna, o sanfeno, a cenoura, etc. Estas transformações agrícolas e pecuárias vão transferir-se para Inglaterra então. Mas é também na indústria que se inova: a lançadeira para meias e malhas de William

Lee (1598), a máquina de fazer fitas — o chamado tear holandês de van Sonnevelt que William Dirckz adapta —, o tear bolonhês de fabrico de seda, que se espalha para Lyon e para Inglaterra. Quanto à organização comercial, fundam-se as sociedades por acções, esse instrumento chave, como disse Bertrand Nogaro, na formação do capitalismo moderno. Leiden recupera do declínio e desenvolve a sua indústria têxtil de lanifícios até se tornar o primeiro centro europeu. Amsterdam substitui Antuérpia.

### 15. A hierarquia dos complexos geográfico-históricos e os processos de mudança

Desencravadas as sociedades até aí não comunicantes, a comunicação entre estruturas diferentes — desde o económico ao mental — hierarquiza-as em relações de sobre-ordenação e dependência, ou pelo menos de influência transformadora. O espaço mundial não é homogéneo, antes se contrasta em regiões dinâmicas em expansão, regiões que acolhem do exterior os principais factores de mudança, e regiões cujo dinamismo esmoreceu e se situam em posição intermédia devido à regressão ou ao bloqueio do desenvolvimento. Tal é a grade explicativa que nos propõe Wallerstein.

As primeiras formam o centro ou o cerne da organização mundial do espaço; de forte densidade populacional — 40 habitantes ou mais por quilómetro quadrado —, urbanizadas, com actividades comerciais dominantes, por vezes industrializadas, a sua agricultura também por vezes é intensiva, a mão-de-obra é quase toda livre, e no território está organizado um Estado nacional com administração pública montada, impostos gerais, exército e armada permanentes; rastreando aflorações capitalistas cujo papel tende a alcançar importância decisiva. Com os descobrimentos, conquistas e colonização ultramarinos, alguns destes Estados puseram sob a sua dependência, económica quando não política, regiões nas Américas, em África, nas Índias Orientais, onde predomina a tendência à monocultura mercantilizada, o trabalho é essencialmente forçado, a agricultura extensiva, e não há desenvolvimento de burguesia local. Trata-se da periferia das estruturas dinâmicas mas a estrutura periférica só em relação a estas se compreende. Aliás, a periferização pode gerar-se de acções de forças internas desejosas de aproveitar um contexto internacional novo, sem intervenção directa do exterior. Assim, na Europa a leste do Elba, no século XVI, o desenvolvimento da outra Europa, a do Oeste, comercial, industrial, urbanizada e com burguesia, levou à especialização dos latifúndios na cerealicultura e exploração florestal, à servidão da gleba dos camponeses, antes livres, e ao desaparecimento das cidades e vilas, e da burguesia nativa, porque a nobreza prefere vender directamente aos negociantes estrangeiros por embolsar deste modo a isenção de direitos aduaneiros e certos lucros de transporte até os portos. Deu-se pois uma regressão, que se explica precisamente pela procura do exterior — do Ocidente — e pela acção social-política da camada que consegue servir-se do poder, a nobreza fundiário-mercantil.

Noutros casos, o desenvolvimento é auto-bloqueado: assim Portugal, Castela, Aragão-Catalunha e Valência, depois de iniciarem a conquista dos oceanos e formarem além-mar economias e sociedades dependentes — periféricas —, em virtude dessa mesma expansão desequilibram a sua composição social, dá-se a hipertrofia da ordem nobiliárquico-eclesiástica, que estende as suas garras sobre a propriedade da terra, e dos grupos comerciais, que àquela se ligam, enquanto o campesinado recua, diminui numèricamente e não consegue produzir o suficiente para aguentar essa sociedade demasiado avolumada no topo. Passando à dependência parcial em relação à Holanda, à Inglaterra, à França, esses reinos peninsulares dominam ainda o Ultramar, situam-se pois no tal plano intermédio. Esta semiperiferização resulta ainda, e fundamentalmente, de os lucros adquiridos no comércio internacional serem investidos não no centro (na metrópole) mas na periferia — engenhos de açúcar, fazendas de fumo, ranchos de gados, etc., nas ilhas atlânticas primeiro, depois além-Atlântico, no Brasil, Antilhas, México, etc. De modo que na reexportação pelo centro não se dá o que chamaremos «efeito Serra» (veja-se mais adiante), isto é, o valor incorporado do trabalho nacional; porque aqui sobrelevam os resultados da troca desigual. Ora o não investimento no centro acarretará a sua regressão, pelo menos auto-bloqueio.

O caso italiano é mais complexo. A longa crise do ocaso de Quatrocentos e primeiros decénios de Quinhentos, que o descobrimento do caminho marítimo para a Índia agravará devido à concorrência que faz às Escalas do Levante, força Veneza a industrializar-se, ou melhor, a alargar e fortalecer o seu sector industrial: o fabrico de *panni alti di lana* salta de 3 722 peças por ano em 1520-1523 para 21 268 em 1566-1569; ao mesmo tempo desenvolvem-se as indústrias de tecidos de seda, veludos, tecidos ricos com fios de ouro e prata, fustões (que utilizam o algodão trazido da Síria, Egipto e Chipre pelas naus, mas que também é exportado para a Lombardia e Alta Alemanha), portanto, só quanto ao têxtil temos a gama desde o pano popular ao tecido de luxo. O linho da Terra Ferma, Emília e Lombardia também aqui é tecido. Já tão antiga como a cidade, a construção naval, que chama a si as madeiras das florestas das encostas alpestres e da Dalmácia, lança galés, galeaças e naus do Arsenal, a primeira grande organização industrial capitalista da época moderna, onde trabalham de contínuo mais de 500 operários, fornecendo o que é muito tempo a primeira marinha do Mediterrâneo, e com o crescimento da otamana passará a segunda. Em Brescia funde-se a artilharia. O açúcar de Chipre, Sicília e da Madeira entra nas refinarias venezianas. Dos Bálcãs e da Rússia vêm as peles e coiros que em Veneza são trabalhados. Na ilha de Murano desde o século XIII que há a *arte dei fioleri*, mas agora desenvolve-se esse fabrico de recipientes de vidro para azeite e vinho, de espelhos, de objectos artísticos, e essa grande novidade, quanto à sua difusão pela Europa, que são as vidraças das janelas; na mesma ilha transforma-se o mercúrio da Ídria em cinábrio. As moagens laboram tanto em Veneza como em Torcello — e a cidade da laguna, como as de Terra Ferma, consomem enormes quan-

tidades de cereais, vindos de Chipre, da Sicília, da Apúlia, do Egipto. Outras indústrias de luxo: a ourivesaria, as armas artísticas, os objectos de bronze. Mas uma outra grande indústria torna famosa Veneza: a tipografia; contam-se umas cinquenta oficinas, e as edições venezianas no século XVI representam três vezes e meia a soma das edições de Milão, Florença e Roma. Ainda deveríamos referir o fabrico do sabão, num extremo, e no outro o trabalho das pedras preciosas vindas da Ásia e exportadas para a França, Países Baixos, Inglaterra, Milão, o trabalho do coral em Rialto, e até o do âmbar vindo do mar do Norte. Pela industrialização Veneza venceu a crise de 1490-1535, e a partir de meio do século retoma o seu papel, no comércio do Levante, quanto às especiarias, visto que nunca o perdera quanto ao açúcar, algodão, trigo. É com o princípio do século XVII, e sobretudo depois de 1615, que nova depressão longa afecta a economia veneziana, que se vai desindustrializar, como aliás a maior parte do Norte de Itália, e também descomercializar. Agora volta-se para a exportação agrícola, e vai manter-se graças ao milho maiz e ao arroz. O Norte de Itália, onde esta evolução é quase geral, transita do centro para a semi-periferia, na organização do espaço económico-político. O centro está agora na Holanda e em Inglaterra.

Chamemos todavia a atenção para um ponto ou dois que o economista António Serra, quando ia terminar o apogeu industrial-mercantil de Veneza, destacou. A prosperidade do complexo veneziano deriva sobretudo da fortíssima reexportação, que dá lucros superiores à simples exportação de produção própria, porque (expliquemo-lo em linguagem moderna) na importação joga a troca desigual, e depois as mercadorias que voltam a sair incorporam alta percentagem de trabalho acrescentado na Venécia — graças ao desenvolvimento industrial que descrevemos. Por outro lado, Venezianos, como Florentinos, Genoveses e outros, conseguem altos lucros no comércio com o Mezzogiorno, pois arrematam cobranças de impostos e instalam actividades no reino de Nápoles, e em vez de retirarem de lá o dinheiro, com o que ganham localmente fazem exportação, sem necessidade portanto de para lá levar numerário ou de lá introduzirem capitais.

## 16. O encontro dos outros — da «bestialidade» ao humano

Os descobrimentos são a gesta que faz evolver da longa depressão à expansão à escala do orbe, inaugurando a biografia moderna do capital (Marx), e pelo comércio, circulando pela teia que constrói a rede mundial de rotas, desencrava civilizações, sociedades, grupos e os põe em contacto e num sistema de trocas. Para isso, nesse processo construiu-se o espaço, manejando uma nova maneira de pensar: a razão que convence o entendimento, é a que se toma da experiência dos instrumentos matemáticos; esse entendimento que supera a imaginação e lhe corrige os enganos

(D. João de Castro, cerca de 1536). Pela prática sistemática e orientada pela razão (pela medida) na acção no mundo físico, decerto; mas fundamentalmente são o encontro de homens com outros homens, de civilizações e sociedades diferentes, quando não antagónicas.

É a entrada em contacto e o progressivo conhecimento recíproco de valores, atitudes, maneiras de sentir, pensar e agir, sinais e fins, laços interpessoais, obras culturais, incarnando-se em homens que, se não marcados por traços físicos, formam totalidades, sobretudo por aqueles traços de mentalidade colectiva e teias de relações sociais e de cultura. Os encontros realizam-se no plano colectivo, social, e por isso é que o retrato não faz parte do código da visão do outro; são encontros no plano económico, político, religioso, de modos de viver, e portanto também não é a antropologia física a que entra no quadro (as relações sexuais desempenham papel de extrema importância, mas inscrevem-se mais no código cultural). No entanto, desfaçam-se logo de entrada dois equívocos. Os traços físicos não são esquecidos, sempre que significativos, e surgem muito mais do que se tem detectado: assim no *Esmeraldo* (parte I, cap. 27), contrapõem-se os negros de cabelos curtos e crespos da Etiópia Inferior (do Senegal ao cabo de Boa Esperança e deste ao de Guardafune) aos negros (mas menos negros) de cabelos corredios e compridos como os dos brancos, da Etiópia Superior (Ásia). Também o coeficiente individual conta: é o caso de João Fernandes em 1440 entre os Azenegues do Sáara, que chorarão a sua partida ao fim de sete meses; o Caramuru no Brasil; tantos outros.

Na Cristandade havia intimidade com Judeus e Mouros, conheciam-se os Asiáticos (Indianos, Chineses, Mongóis), serviam-se até de escravos negros e, desde o século XIV, Canários (Guanchos). Mas que eram os seres de forma humana com quem os navegadores entravam em contacto? Plenamente homens? Quase bestas em semelhança humana? A alienação ou a celebração do culto divino parecem ser a grande linha divisória. Mas se, como explica o *Catecismo* apresentado pelo senhor de Béthencourt aos Canários, todos os que não conheceram a palavra de Cristo foram para o Inferno, Cristo durante a Ressurreição foi lá buscar os que se poderiam salvar. A bestialidade despe-se quando se entra na fé católica e religião cristã, como esclarecem quer Duarte Pacheco quer Jerónimo Münzer. A alienação não impede a potencialidade de aceder à plena natureza humana, pois. O acesso, ou a sua salvação, como se queira, será tanto mais fácil quanto mais no estado de inocência se encontrarem. A inocência é o não ser idólatra nem muçulmano — não entender em nenhuma crença: pedra em branco, nela esculpir-se-ão melhor as palavras evangélicas. Assim o diz Pero Vaz de Caminha, em contacto com as gentes do Brasil em 1500. O P.<sup>e</sup> Manuel da Nóbrega, a meio do século XVI, diz que com o pecado todos os homens ficaram «semelhantes a bestas por natureza corrupta», embora não haja qualquer dúvida de que todos têm alma; mas pelo *Diálogo* vê-se que muitos missionários até não acreditavam na possibilidade de conversão, e o próprio Nóbrega hesita, parece-lhe pelo menos necessário um processo diríamos civilizador que os

Transformações da concepção do mundo terrestre
2.4. **Mapa-do-mundo (Orbis Typus Universalis)**
de Martin Waldseemüller, 1513 (na edição da *Geographiae opus* de Ptolomeu, Strasbourg)

arranque da «bestialidade». Frei Gaspar de São Bernardino (*Itinerário*, 1609-1611) dirá quanto a África: «Aqui pôs a natureza a mais bruta gente, e menos doméstica que no mundo sabemos, pois quase todos são faltos de entendimento, alheios da razão, privados de letras, inimigos da virtude e justiça; ao menos no tempo presente, como a experiência cada dia nos mostra. Esta cuido ser a causa de haver nela menos gente cristã, do que há noutras partes». A bruteza como causa da não cristianização; mas frei Gaspar vai mais longe: atribui-a à natureza, conquanto com hesitação; e a linha divisória é mais do que o modo de viver, é o que se chamará «civilização», definida pelo entendimento, razão, pelas letras, pela virtude e justiça. É já um caminhar para outras concepções, diferentes das correntes em Quinhentos.

Com efeito, na época dos descobrimentos e grande expansão a «bestialidade» liga-se sobretudo ao modo de viver — a nudez ou vestuário, à alimentação, às maneiras, à inexistência de propriedade, à antropofagia. Vejamos como a define frei André de Faro, em 1663-1664 (cap. IX), a propósito dos gentios da Serra Leoa: «vivem como animais, porque *a*) andam nus, *b*) dormem no chão, *c*) as casas são de folhas

de palmeira, *d*) moram metidos nos matos, ocultando e tapando os caminhos; *e*) e nas suas almas não se pode fazer fruto, por serem todos tão brutos e tão cerrados de entendimento», não compreendem as nossas palavras (a este tópico voltaremos). Compare-se com o que dissera o físico da segunda viagem de Colombo, dos índios das Antilhas que comem cobras, aranhas e tudo quanto apanham do chão: «ansí, que me parece que es mayor su bestialidad que de ninguna bestia del mundo». Ainda em 1649 a *Gazette de France* (citada por Braudel, II, p. 131), acerca dos mercadores arménios em Marselha, se espanta que tenham «une forme de vivre si porque [porca] que la plupart du temps ils ne mangent que des herbes [= legumes]». Portanto, comer bichos e ervas, não cozinhar a carne e o peixe são bruteza (próprios de brutos, não de humanos); como andar nu, não cobrir as «vergonhas». Mas a nudez só é sinal de bruteza (de animalidade) quando as gentes não sabem fiar nem tecer, e aparece ligada a outros sinais — comer «sujo», maneira suja de comer, casas isoladas e miseráveis. Senão, a nudez pode ser apenas um sinal de diferenciação social — o povo não se veste, os «fidalgos» ou «cavaleiros» é que andam com tangas ou se cobrem de peles: assim no Senegal, na Serra Leoa; ou então é a prova de inocência — de persistência da Idade de Ouro, e então até favorável a tornar as gentes «polidas» (a convertê-las). Por isso, se a princípio Pero Vaz de Caminha tirou, de andarem nus e serem esquivos, que as gentes de Vera Cruz seriam «gente bestial e de pouco saber», julgando que não tinham casas, depois de conhecer as suas moradas e de verificar como andavam limpos e bem curados, classificou-os antes no estado de «inocência».

A antropofagia despertava medo e horror, mas nem sempre era considerada prova de bruteza. Assim, Álvaro Velho (na colectânea Valentim Fernandes), o *Esmeraldo* e Álvares de Almada — percurso de quase um século — descrevem os Bolões da Serra Leoa como comendo os inimigos mortos na guerra, ou recorrendo à carne humana algumas vezes, menos do que no resto da Guiné, acerca da qual Garcia de Résende consagra duas estâncias da *Miscellanea* (1534) a descrever minuciosamente a antropofagia. Mas também havia a caça aos crânios (*Manuscrito V. Fernandes*, fl. 132 v.º): ao que triunfa na guerra põem-lhe na frente tantas caveiras quantos homens matou, no seu enterro. Mas no Brasil a antropofagia era vista pelos Portugueses como obstáculo grave, e de certo modo em contradição com a «inocência» que atribuíam aos gentios; por isso a conversão exigia o deixar de comer carne humana (embora se tratasse de rito, ou por isso mesmo), bem como o passar a andar vestido.

## 17. **O humano, creação «política» (social e cultural)**

Através de múltiplas hesitações e mesmo contradições, por estas análises, os Portugueses chegaram a uma concepção extremamente importante para o humanismo. Vimos que a distinção entre a bestialidade e polícia pode igualar-se à de

infiel e cristão. Mas, por outro lado, porque se prende ao modo de viver, o P.[e] Manuel da Nóbrega, admitindo que todos temos uma alma e uma bestialidade naturalmente, e que sem a Graça somos todos uns, atribui a diferença à «creação política»: quer dizer, são polidos, têm polícia, os que foram creados politicamente, no sentido aristotélico, portanto socialmente. A distinção é pois meramente social, e não de natureza.

Outro factor, ligado a este, intervém, aliás: é a língua. Em *Le Canarien*, no 1.º quartel de Quatrocentos, pensa-se que das Canárias será fácil alcançar o Preste João, porque em terra firme há gente que conhece as regiões «et parlent les langages». Ao chegarem ao Brasil, a grande preocupação dos Portugueses para converterem os gentios é a barreira da língua; os primeiros contactos nada deram porque não houve fala nem entendimento com eles, «por a berberia deles seer tamanha que se nom entendia nem ouvia ninguẽ». O obstáculo da língua define a barbárie, não a selvajaria ou «bestialidade». Os Bolões da Serra Leoa são tidos por boçais pelos que não entendem sua língua, como eles também a nós, por não entenderem a nossa (frei André de Faro, 1663-1664, cap. VIII) — repare-se na reciprocidade de perspectivas. A língua é que define a identidade cultural. Na *Frágua de Amor* (1525) de Gil Vicente, uma forja refunde tudo; um negro pede, e é refeito branco, mas continua com a sua fala de origem; e queixa-se:

Já mão minha branco estai
E aqui perna branco hé,
Mas a mi fala guiné;
Se a mi negro falai,
A mi branco pera quê?
Se fala meu hé negregado,
E não fala Português,
Pera quê mi martelado?

*Mercúrio* — No podemos hacer más,
Lo que pediste te han hecho.
*Negro* — Da caminha negro tornae
Se mi fala namorado
A muier que branca sae,
Ela dirá a mi — bae, bae.
Tu sá home ó sá riabo?

Neste sentido, os próprios europeus se aperceberão de que não basta saberem falar e compreender as línguas indígenas, há que as estudar como se estudam as línguas de cá. Assim, em 1560 Domingo Santa Maria publica em Valladolid a *Gramática o arte de la lengua general de los Indios del Peru*, com a intenção de demonstrar, expondo as belezas e subtilezas do idioma dos índios, a falsidade da ideia de que os índios peruanos são bárbaros. A Prof.[a] Leonor Buescu lançou a análise das

várias gramáticas que os portugueses elaboraram nos séculos XVI e XVII para o conhecimento das línguas extra-europeias, por vezes a fim de facilitarem a difusão de catecismos e a evangelização, mas mais geralmente para apertarem a compreensão recíproca e o comércio (em sentido geral). Temos assim, por exemplo, a gramática do tupi-guarani, de José de Anchieta (Coimbra, 1595), a da língua malabar, de Henrique Henriques, a arte da língua japónica, de João Rodrigues (Nagasáqui, 1604). Há vocabulários português-tamul, um *Vocabulario da lingoa canarim com versam portugueza*, este do século XVII, doutrinas cristãs nas línguas indígenas, etc.

Através das línguas, afirmadas na sua dignidade e identidade, vão definir-se (para empregarmos um vocabulário das Luzes e posterior), «civilizações», pelo menos «culturas». Se o nível do humano — a humanidade, como condição do homem (*Miscellanea*, n.º 308) — supera a bestialidade e bruteza, no limiar da alimentação cozinhada e limpa, do vestuário decente, da casa condigna, as maneiras não sujas, e depois graças ao acesso à verdadeira religião, a barbárie ultrapassa-se pela língua e comunicação. Pelo entendimento e razão, pelas maneiras polidas, que as cortes inspiram. Quando em 1452 a irmã de D. Afonso V vai a Itália para casar com o imperador, a propósito do banquete oferecido por Frederico III, o nosso Lopo de Almeida indigna-se com as maneiras dos Alemães — «estes homens são bárbaros e bestas» —, que não conhecem as regras de corte. Lembremo-nos do papel decisivo no processo de civilização que a essas regras atribui Norbert Elias. Tanto assim, que os Portugueses no Extremo Oriente passarão por bárbaros, por comerem com as mãos e falarem alto.

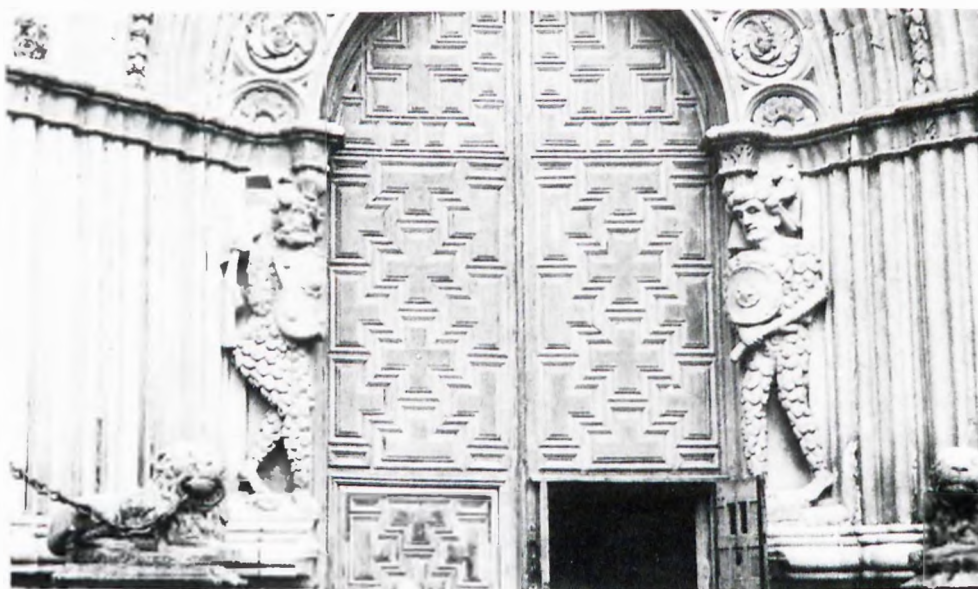
Não deve negar-se que se pensou, para explicar as diferenças entre os homens, sobretudo aqueles que são «quase bestas em semelhança humana», numa diferença física, biológica. Mas a tendência dominante afigura-se ser a que a condiciona à história das sociedades — terem ou não passado, ou virem ou não a passar pela creação «política» — chegarem às «polícias polidas».

## 18. Os «selvagens» e as verdadeiras visões dos outros

Supôs Jaime Cortesão que nas Canárias é que os Europeus tinham encontrado a revelação do *homem silvestre* ou *selvagem*, já no século XIV. Dois selvagens lutando apareceriam no fecho de abóbada do claustro da Sé de Évora, em meados desse século; saindo da espessura da folhagem, travando os chuços. Vê-los-íamos também na casa de João Velho e na confraria dos Mareantes, em Viana da Foz do Lima, nos túmulos do conde de Cantanhede (cerca de 1440) e, em Aveiro, no de João de Albuquerque (cerca de 1480); no Mosteiro de São Marcos, e em Quinhentos no friso inferior do retábulo da capela-mor da Sé Velha de Coimbra, aqui retesando um arco contra um javali (ver *Os Descobrimentos Portugueses*, I, pp. 188-190). Objectámos, há longos anos, que também figuram *homens silvestres*, peludos

dos pés à cabeça, nos dois lados do pórtico de São Gregório, em Valladolid (o que levou outros escritores a agregá-los ao rol levantado por Cortesão, de representações de Guanchos), onde nada justificaria que se figurassem os Canários. E ainda objectámos que se trata do mito, corrente na Idade Média, do homem primitivo, peludo, que nada tem que ver com os indígenas extra-europeus que os navegadores encontraram. Os Guanchos eram berberes de origem, vindos do Norte de África para as ilhas, com cultura neolítica, assentando a economia na criação de gado, mas em algumas havia também cerealicultura. Uns andavam nus, às vezes com cabelos caídos até à cinta, outros usavam tangas de folhas de palma, outros ainda cobriam-se de peles de cabras; na Grã-Canária o comum rapa até a cabeça. Como armas só os chuços de pau ou azagaias. Como não dispunham de arcos, nem nas ilhas há javalis, exclui-se logo a última representação apontada por Cortesão, que aliás nela vê já a presença do Brasil (por causa do arco); e as outras também nada têm que ver com a realidade; é o mito que reaparece no pórtico de Valladolid. As primeiras representações de Canários vêem-se em *Le Canarien*, relativo à conquista por Béthencourt e La Salle. Os homens peludos, embora saindo de folhagens, não traduzem a realidade observada mesmo noutras regiões, porquanto as populações nuas com que os Europeus contactaram não eram peludas de todo o corpo (e quando se cobriam com peles em pêlo, não envolviam as pernas nem todo o corpo). De Índios do Brasil temos figurações no mapa-do-mundo de Lopo Homem (1519), essas fieis, e na Relação de Hans Staden, de meados do século.

Como viram os Europeus as gentes das Canárias? Sabêmo-lo pela descrição da expedição de Tegghia dè Corbizzi, de 1341, pelos capítulos da *Crónica da Guiné*, tirados sem dúvida do relatório sobre a expedição portuguesa de 1424, e *Le Canarien*, crónica da conquista no começo do século XV por Béthencourt e La Salle. O modo de viver, baseado no pastoreio e cultura de cereais, às vezes a pesca, o povoamento por aldeias, as actividades económicas, a estrutura social — em algumas ilhas, dual — e do poder, com divisão em comum e aristocracia, a alimentação de papas, leite e carne, sobretudo as relações sexuais (com a desfloração ritual) e os laços de parentesco (matrilinearidade), assentes na poliandria, as crenças religiosas (antropomorfismo, nuns casos, culto do Sol e da Lua, carácter sagrado das Alturas e das conchas, deuses masculinos e femininos), as formas de culto e de adorar (erguer as mão ao céu, oferendas de leite de cabra), os ritos de inhumação (cadáveres embalsamados; os do comum postos de pé em grutas, os de nobres enterrados em pirâmides), a utensilagem mental (contagem decimal, língua semelhante às do Maghrebe). Marcam-se as diversidades e até oposições entre ilhas, salienta-se, a propósito da Grã-Canária, o desejo dos indígenas de comerciarem e entabularem relações com os dos navios. Claro que a conquista pelos Normandos e depois pelos Castelhanos, os assaltos para cativar escravos por Portugueses e outros peninsulares, vão alterar muitos destes traços, tendendo a transformar os «outros» em nós.

Os outros e os «selvagens»
O homem primigénio
4.1.1. **Pórtico do Colégio de San Gregório**, Valladolid

Os outros e os «selvagens»
O homem primigénio
4.1.2. Igreja de Cáceres

Quando, em 1497, Vasco da Gama ruma para Calicute, escala na Angra de Santa Helena, ainda no Atlântico, e, dobrado o cabo, na Angra de São Brás, Terra de Natal, Terra da Boa Gente, Rio dos Bons Sinais e Moçambique. Primeiro contacto (excluída a viagem de Bartolomeu Dias) com as populações do extremo sul-africano. Logo na primeira tomam um homem «pequeno de corpo e se parecia com Afonso Mexia» (repare-se até na preocupação pelo retrato). Depois, aparecem mais: nus, com o sexo metido numa bainha, armados só de azagaias, comiam carne de foca assada e ervas, não conheciam as mercadorias que os Portugueses levavam — mas resgataram conchas e rabos de raposa por ceitis e anéis de estanho; não deixaram porém Fernão Veloso ir à sua aldeia. Traziam as conchas nas orelhas. Eram homens baços. Seguidamente, entra-se na região dos negros pastores; trocaram manilhas de marfim que traziam nos braços e gado por barretes vermelhos e guizos; cobriam-se de peles. No rio do Cobre os Portugueses apercebem-se de que os negros, de grandes corpos, têm um senhor, a quem o Gama manda vestuário rico; os outros negros batem palmas por verem o chefe assim. Viviam em casas de palha, como armas tinham arcos muito grandes e azagaias de ferro. Adornam-se com objectos de cobre; prezam os panos. Para o Norte, continuam a andar nus, só com panos de algodão a tapar as «vergonhas». As mulheres tem os beiços furados. Entre eles havia «fidalgos» e comum. Todos se comprazem em permutar com os dos navios. Moçambique é a entrada noutro mundo: o da navegação índica e cidades muçulmanas. Aqui os homens são ruivos e de bons corpos; modo de vida: mercadores; em religião seguem a seita de Mafamede e falam como mouros.

Destes dois exemplos ressalta quão pertinente é a atenção ao outro — à sociedade, à civilização, sem esquecer o físico-biológico, mas em segundo plano. De maneira geral, a passagem ao plano simbólico faz-se com dificuldade (há hi Deus; não crêem em Deus), mas faz-se, ou pode explicitar-se. É o caso do significado mágico-religioso das conchas. As virgens andam nuas; desde que copulam, tapam-se com uma tangas (Canárias, África Negra).

A dificuldade aumenta quando se trata de enfrentar sistemas de símbolos, mitos e ritos — numa palavra, religiões. O Islame é colocado no mesmo plano civilizacional da Cristandade, se não mesmo acima; mas é o inimigo do império, a sua expansão roubou as terras aos cristãos, o seu poderio ameaça-os, os muçulmanos não se convertem — e muitos cristãos renegados passam para o seu lado. As interpenetrações são no entanto intensas e extensas, o que não obsta a que, através de todos os autores e fontes dos séculos XV e XVI seja apresentado como a «seita do torpe Mafamede» (de Duarte Pacheco a *Os Lusíadas*, por exemplo). No *Diálogo* IV, frei Amador Arrais, constatando como se espalhou pela Índia, comenta: «Lá chegou a peste desse perro mal-aventurado, e seita tão suja e bestial? Ainda que vos divirtais um pouco de propósito, por vossa vida que me digais o que lestes desse ladrão perdidíssimo, porque me fedem Mouros sobre todas as cousas e tenho por glória haver atravessado com minha lança não poucos deles». A vida quotidiana era diferente — nas praças de África como no Oriente, e mesmo na cultura letrada os Portugueses sofreram a influência islâmica. É preciso chegar a frei Gaspar de São Bernardino, em começos do século XVII, para encontrarmos uma tentativa de narrar a história da formação e evolução do Islame e fazer uma comparação com o cristianismo (cap. XX do *Itinerário*), embora ainda se fale de «perros» e «canalha» quanto aos que o reveram. Não admira: ameaçavam a estratégia imperial portuguesa, e eram os mais fortes concorrentes comerciais, principalmente no Índico.

Os que não seguem o Islame ou as grandes religiões da Índia e China são os idólatras, o seu culto, a idolatria. Uma grande imprecisão envolve estas designações, sobretudo quanto ao carácter sagrado ou a serem obras diabólicas. Assim, no *Esmeraldo* (parte I, cap. 33), acerca dos Bolões: «[...] todos são idólatras e feiticeiros, e por feitiços se regem; aos oráculos e aos agoiros sem dúvida se dão». E dezenas de anos volvidos, André Álvares de Almada, sobre a ilha dos Ídolos (Lós), acentua que os Negros da Serra Leoa têm e reverenciam, figuras e ídolos de pau (cap. XV). Duarte Pacheco notara a infiltração islâmica entre os «gentios idólatras» do rio Grande até a Serra Leoa, traduzida na circuncisão, de que aliás não são capazes de explicar as razões — uns dizem que é para andarem limpos, outros que não fariam geração sem ela, e outros ainda alegam, ser costume vindo dos pais. No reino dos Sapes, segundo o informador de V. Fernandes e mais tarde Álvares de Almada (cap. XV), realiza-se em certos dias do ano uma cerimónia, chamada *contubérnia*: seria o demónio que sairia pelas ruas — esse demónio «que eles têm por Deus»; os plebeus têm de ficar nas suas cabanas de portas fechadas, e nada ver sequer; o rei sai com os

Canários segurando
o escudo de armas
de Bethencourt

Canários de Lançarote
procurando escapar aos
Normandos

O rei de Lançarote
pedindo o baptismo ao
senhor de Bethencourt

Ilha de Lançarote

Os outros
4.2. **Os Guanchos das Canárias**
cerca de 1425
(P. Boutier e J. Le Verrier, *Le Canarien*)

Ilha de
Tenerife

Ilha de
Grã Canária

Ilha de Gomera

Ilha de Palma

*solategis* (digamos, fidalgos), nus, com um pau furado ao modo de zarbatana, no qual vão tangendo como em trombeta, e percorrem a aldeia, matando qualquer cousa viva que encontrem; e dizem os plebeus que é o demónio a passear-se — é o rito de apropriação do espaço pelo rei e senhores, isto é, pelos que detêm o poder, sacralizando-o (diremos nós) com a alegada presença do ser supremo (para os cristãos, o Diabo, claro).

Já vimos que a ausência de ídolos e de reverência aparece aos cristãos como prova de inocência. Pelo contrário, com as grandes religiões há uma mistura de melhor compreensão de certas passagens e de mais violenta rejeição global. Por exemplo, quanto à religião hindu, no reino de Narsinga, frei Amador Arrais (*Diálogo* IV) explica que a gente diz que crê em um Deus, mas têm templos sumptuosos cheios de magníficas imagens e vultos que adoram (contrapartida negativa da primeira parte); crêem que a alma é imortal e que há prémio para os bons, e tormentos para os maus na outra vida, o que é a transposição de certas crenças para termos cristãos; os seus sacerdotes são muito venerados (os brâhmanes e os Baneanes), mas frei Amador classifica tais cultos de idolatria, notando aliás que na população há bolsas de muitos que seguem a «seita de Mafamede» (1.ª ed., 1589, 2.ª ed., 1604). Porque afinal idólatras, os Portugueses não se coibirão de demolir pagodes e partir imagens, julgando desprendê-los do culto do demónio.

Neste plano a dificuldade de compreensão é tal, que se chega a considerar os Ingleses não cristãos — é o caso de frei André de Faro, na Guiné, em 1663-1664: os homens que têm trevas e obscuridades no entendimento.

Mas a *Peregrinação* apresentar-nos-á por várias vezes pegus, chineses e japões, perante o comportamento dos portugueses, a considerá-los como não tendo religião — não prestando culto a Deus. É a atribuição de um ponto de vista ao outro que permita inòcuamente criticar os nossos, e um começo de relativização (embora Fernão Mendes Pinto nada tenha compreendido das religiões da China, onde provàvelmente não esteve).

Assim desenrola-se um processo complexo desde a entrada en contacto. Como é que esta se faz? Ensaiando as línguas conhecidas (levam-se sempre intérpretes que sabem árabe ou línguas de negros entre os quais já estanciaram). Em *Le Canarien* (primeiro terço de Quatrocentos), louva-se a amizade de certas gentes do continente fronteiro «car ils scevent les pais et les contrés et parlent les langages». Mas há os acenos, os gestos imitando as acções que se deseja sejam realizadas, o mostrar de mercadorias e objectos, as dádivas ou permutas — e até o tanger e o bailar, a fim de crear um ambiente destinado a entabular laços recíprocos.

Para ir mais além dos primeiros contactos, impõe-se uma língua comum. O português será a língua franca do Oriente durante séculos. Mas já o árabe abriu muitas das portas, e os portugueses fixam-se em aldeias negras e aprendem as suas maneiras de falar. Mais. Para o comércio e missionação, vão, como vimos, estudar as outras línguas — do Tupi ao Japonês —, e até procurar induzir as suas gramáticas.

## 19. As sociedades e as civilizações «outras» e a reciprocidade de perspectivas

Mas gostaríamos de sublinhar quanto a visão do outro é globalizante — por civilizações (empregando palavra posterior), por sociedades, por sistemas institucionais; sem esquecer todavia o quotidiano, os modos de viver e certas práticas de convívio (o chá na China e no Japão, por exemplo). O individual só pode ser visto no quadro global.

Ora, apesar das obras pioneiras dos séculos XIII e XIV, falando da Cristandade (não contemos agora com um Ibne Khaldun, no Islame, ou un Ibne Batutah) — o olhar do caravaneiro —, são, mais do que todos, os Portugueses, que incentivados pela pilotagem e mercancia, nos dão as primeiras visões de conjunto, procurando desmontar as componentes sociais, económicas e políticas.

Desde logo, quanto à Índia, sem nos determos no estudo extremamente preciso do sistema de aldeias, apontemos a precisão e rigor da desmontagem do sistema de castas e a apercepção da sua importância, diríamos hoje na estruturação global. Exemplificaremos aqui com a crónica de Garcia de Résende (*Miscellanea*, cerca de 1534):

«Sam tam reverenciados/ os fidalgos dos vilãos,/ tam grandemente acatados,/ que se deles sam tocados/ sam logo mortos às mãos;/ E quando vem caminhando,/ hão-de vir sempre bradando, dizendo fastar, fastar ( = afastar),/ por ninguem a eles chegar,/ e eles longe se afastando. [102] E se honrada mulher/ a homem vil se abaixar,/ seus parentes tem poder/ de a matar qual quiser/ sem ninguem lho demandar,/ e el-rei, se o souber,/ logo a manda vender/ por cativa desterrada: desta sorte é castigada,/ se acerta de nam morrer. [103] Todos os oficiaes/ nunca deixam seus ofícios, /nem ham de subir já mais/ que seus avós e seus pais,/ nem ter mores benefícios:/ e sam tam desistimados/ os baixos dos mais honrados,/ que se lhes virem tocar/ os pode quem quer matar, / sem ser por isso acusados. [104] Ha aí Naires cavaleiros/ como homens d'ordenança,/ que pelejam por dinheiros, mui leaes, mui verdadeiros,/ mui destros de frecha e lança,/ e de adargas e espadas, e assi às cutiladas/ pelejam até morrer,/ sem se deixarem vencer,/ fazem cousas signaladas. [195] Há outro como prelados,/ que sam mui obedescidos,/ e sam brâmanes chamados,/ mui servidos e louvados, por homens sanctos havidos;/ mostram grande santidade,/ e ter muita caridade;/ carne, pescado nom comem,/ nem menos em camas dormem,/ e têm muita autoridade».

Vejamos em dois casos como o feixe de fontes quatrocentistas e quinhentista, incidindo sobre uma região, revela essa visão globalizante, mas também analítica; limitar-nos-emos, pela nossa parte, a sistematizar os dados que a partir de tais fontes podemos construir, utilizando noções operatórias das ciências humanas de hoje. O primeiro mostrará as Canárias, habitadas por Guanchos, nos séculos XIV e XV, o segundo apresentar-nos-á a Serra Leoa no século XVI.

Do ponto de vista da civilização, podemos dividir o arquipélago em três grupos de ilhas. Lançarote e Forteventura, apesar de serem as mais próximas da costa

africana, não são as mais desenvolvidas: vive-se da criação de cabras e da cultura da cevada, completadas por uma pesca fruste; a alimentação consiste, pois, de carne seca ao sol, sebo, leite de cabra e uma espécie de manteiga ou queijo, e papas ou bôlas de cevada moída e tostada. O grupo central — Grã-Canária e Tenerife — é o de economia mais complexa e rica: a cerealicultura abrange, ao lado da cevada, o trigo, cultivam-se legumes, criam-se com abundância, além de cabras, ovelhas e porcos, colhem-se figos e tâmaras, na pesca chegam a utilizar-se pequenos barcos de árvores de dragoeiro, fazendo-se a captura do peixe com anzóis de osso de cabra na extremidade de fios de coiro ou com redes de ervas e palmas pendentes de vara comprida. A ilha do Ferro, embora a extrema sudoeste, ainda participa deste nível, conquanto a agricultura já tenha menos importância e na alimentação desempenhem já grande papel as papas feitas de raízes de ervas, especialmente fetos; mas a criação de gado ainda é variada — porcos, cabras e carneiros. Na Gomera a cevada é pouca, o seu comer é geralmente leite, ervas e raízes, e por vezes carne de porco ou cabra; mas também ainda se pratica a pesca. A ilha de Palma representa o nível ínfimo: não há agricultura nem pesca, toda a economia gira à volta da criação de ovelhas — que fornecem o leite e a carne — e da apanha de ervas.

O povoamento é em todas predominantemente por aldeias, aproveitando-se para a habitação as grutas naturais nas encostas e barrancos ou construindo-se choças e cabanas, em especial para estada dos pastores nas pastagens altas. Nas duas ilhas orientais há ainda casas escavadas no solo ou pelo menos semi-subterrâneas, circulares, de pedra na parte que se ergue a descoberto; formam câmaras comunicantes, só uma das quais com acesso do exterior, ou à roda de uma espécie de pátio que dá a saída e entrada; estas fazem-se por uma rampa. Em Tenerife, Gomera e Palma predomina o trogloditismo nas espeluncas naturais, embora também vivam em choças; mas não há quaisquer casas de paredes de pedra. Na Grã-Canária é que encontramos a maior variedade e riqueza de tipos de habitação, com casas de pedra insonsa, em quadrilátero de todas as formas, cobertas de madeiras lavradas, as paredes interiores branqueadas, as portas de pequenas tábuas; há vivendas escavadas no tufo, e tradicionalmente o rei e nobres viviam nas cavernas subterrâneas. Na ilha do Ferro, além das cabanas, vêem-se casas circulares de pedra solta, segura por dentro por arrimos de pau, cobertas de ramos e folhagem, e de uma só entrada: são vivendas colectivas, onde moram umas vinte famílias (e também as há que serviam talvez de torres de vigia).

A decisiva importância do pastoreio na estruturação económico-social ressalta das funções do gado como padrão de valores, meio de pagamento e forma principal de riqueza: em Forteventura é com cabras que tudo se adquire; na Grã-Canária é em cabras o dote dado à filha que casa, a composição paga pelo marido à mulher se para ela volta depois de a abandonar; na ilha do Ferro o lóbulo devido pelo noivo aos pais da moça é satisfeito em gado, como são ovelhas que, em número embora não fixo, se dão todos os anos ao rei.

Lançarote e Forteventura estavam cada qual dividida em dois reinos (sociedade dual?), mas a estrutura social pouco se afastava da homogeneidade; essa realeza tinha carácter mágico-religioso: os reis da primeira ilha usavam uma espécie de capacete de coiro de bode (repare-se no carácter pastoril) adornado de conchas marinhas (ligação com as forças hídricas e de protecção contra a tempestade e raio celeste); um dos reis da outra ilha predizia o futuro e dirigia as cerimónias e ritos como sumo sacerdote. É na Grã-Canária que se mostra mais complexa a estrutura social: acima do povo comum, de que os homens usam cabeça rapada e não podem matar, mesmo em guerra, os superiores, há uma espécie de nobreza, que se distingue pelo vestuário (peles e tangas pintadas) e sobretudo por estar iniciada nos segredos da fé. Os vilãos não sabem sua crença, crêem no que lhe dizem os nobres, cujo número é limitado (a uns 200). A ilha está dividida em dois reinos, em cada um dos quais há um chefe militar e civil — *guanarteme* — e um sumo sacedote — *faycan*. A diferença social marca-se no *habitat*: o comum habita casas ao ar livre, os nobres, as casas subterrâneas (ligação do seu carácter quase sacerdotal com as forças ctónicas). Em Tenerife já não encontramos organização dual, mas o carácter sagrado dos senhores afirma-se aqui, como na Grã-Canária, pela obrigação que lhes cabe de desflorarem as virgens; está a ilha dividida em nove clãs quase transformados em reinos, cada qual pois com seu chefe; mas a sociedade não parece estratificada como na outra ilha central. Em Gomera e Palma a divisão é, do mesmo modo, em «bandos» (clãs a transformarem-se em reinos), chefiados por «reis»: quatro na primeira, treze na segunda, onde um dos chefes é também adivinho. A ilha do Ferro, ao contrário, só tem um senhor ou rei, a quem dão todos os anos um presente de ovelhas, e é por isso o mais rico, havendo igualdade social. Em todas têm por ofício vilíssimo matar o gado e esfolá-lo: é que a religião é de base pastoril, o gado é sagrado e por isso matá-lo é profanação que não pode ser cometida por quem faz parte da sociedade normal.

O regime matrimonial primitivo parece ter sido a poliandria, explicável pelas condições difíceis de passagem ao arquipélago de gentes não navegadoras e acossadas por outras; a sucessão fazia-se por linha materna. A poliandria persistiu até à conquista em Lançarote e talvez na Grã-Canária. Com o andar do tempo, ou devido às novas vagas étnicas, evoluiu-se, em Tenerife e no grupo ocidental, para a poliginia, conservando-se a matrilinearidade. A relação sexual cria uma como que participação entre os homens que têm a mesma mulher, daí a entrega da dona da casa ao hóspede (para que este fique vinculado aos maridos dela, e não por promiscuidade, como os cronistas confundiram).

A religião também não é uniforme em todo o arquipélago. Em Lançarote e Forteventura é antropomórfica: em templo (*aquen* ou *esquen*) de pedra redondo, a que se tem acesso entre muros em espiral, adora-se um deus de forma humana, esculpido em pedra, com uma bola na mão: possìvelmente deus solar. A adoração faz-se com as mãos erguidas ao céu, e depositam-se oferendas de leite e manteiga.

A paisagem
Da concepção simbólica ao olhar do mercador
Visão da ilha de Chios
5.1.1. **Cristoforo Buondelmonti**, ***Insularium***, 1424

A paisagem
Da concepção simbólica ao olhar do mercador
Visão da ilha de Chios
5.1.2. **Georgius Braunius**, *Civitates Orbis Terrarum*, 1570

O ritual incluía a subida aos montes, derramando daí leite de cabra levado em vasos de barro (tudo nos confirma o carácter pastoril). Devia prestar-se culto também à Lua. Os cadáveres eram colocados nas cavernas nos montes, sobre peles de cabras e cobertos por peles igualmente de cabra. Na Grã-Canária e Tenerife há um deus supremo que não tem forma humana, Acoran, que é o Céu; e uma deusa, Chaxiraxi, sua mãe ou sua mulher (a Terra?); presta-se culto ao Sol, à Lua e aos outros planetas, e há «Ídolos» de forma humana esculpidos em pedra que talvez os representem, como há gravuras antropomórficas e zoomórficas sagradas. O culto presta-se principalmente nos altos penhascos, e o rito consiste em derramar leite; vai-se e volta-se como que em procissão, chefiada pelo *faycan*. A inhumação varia consoante a condição do morto: os cadáveres são embalsamados, mas os do comum simplesmente postos nas grutas e cavernas encostados às paredes, os dos nobres enterrados sob pirâmides em fossos de pedra vulcânica. O culto nas alturas liga-se ao Céu, à ideia de força inacessível ao homem. Na ilha do Ferro os homens adoravam um deus masculino, Eraoranhan, e as mulheres a deusa Moneiba, um e outra habitando no cimo das rochas mais alcandoradas; o culto consiste em orações sem sacrifícios; mas de mais interesse é a veneração pelo porco, a quem, nos tempos de seca, suplicam chuva: depois de três dias de jejum, põem-se à entrada da caverna sagrada e gritam ao céu por água, e é o porco que lá está dentro que sai a fazer chover — trata-se de algo idêntico ao deus egípcio Seth — o céu de tempestade, a que é consagrado aquele animal. O rito de inhumação é o mesmo, como o é nas ilhas seguintes. Na Palma, o deus que habita no céu e nos cimos montanhosos é um cão: provável articulação da crença no Céu a um substrato totémico. Em todas as ilhas há, em suma, o culto nos lugares altos, com derramamento de leite, e a inhumação nas cavernas, em provável relação com cultos ctónicos das profundezas terrestres e do fogo interior. Nas ilhas centrais os rituais ligados à realeza mostram que esta se articula ao culto do Céu e se lhe atribui a função de fertilidade — própria de sociedade em que a agricultura se pratica ao lado do pastoreio.

Os Canários deveriam ultrapasssr 80 000 em começos do século XIV; estavam reduzidos a uns 60 000 cerca de 1424, e a talvez metade deste número dobrado o meio de Quatrocentos. É que o arquipélago serviu de reservatório de escravos, primeiro para as plantações e engenhos de açúcar de Valência, depois para as da Madeira; só em 1402 e só na ilha do Ferro foram feitos uns 400 cativos. A situação não melhorou para os indígenas com a ocupação cristã de algumas das ilhas, pelo contrário: conta Cà da Mosto que os cristãos de Lançarote, Forteventura, Gomera e Ferro têm por costume (a meio do século XV) ir saltear as ilhas dos «idólatras» — Grã-Canária, Tenerife, Palma — para aprisionar machos e fêmeas e os levar a vender na Península. Esse despovoamento forçou depois os senhores cristãos a saltearem a costa de África para de lá trazerem para as ilhas escravos mouros e negros (estes desde sobretudo que a partir de 1490 se introduziu a cana e se moeu açúcar). O arquipélago também começara a ser frequentado pelos da península devido às

focas da ilha dos Lobos (entre Lançarote e Forteventura), cujas peles serviam para calçado. Os Normandos vêm estabelecer-se nas Canárias para se abastecerem de matérias tintoriais para a indústria têxtil do Norte de França.

Os Portugueses, que aqui vinham buscar escravos, interessavam-se pelo arquipélago não só ainda por razões de navegação e estratégicas, mas com mira no seu aproveitamento económico (cerealicultura, vinha, açúcar, coirama, côres de tinturaria); por isso várias vezes fomentaram revoltas indígenas contra os Espanhóis e forneceram-lhes armas para resistirem à conquista. Depois de esta ultimada, estabeleceram-se numerosos nestas ilhas, donde também tinham ido Canários fixar-se no Algarve, na região do cabo de São Vicente; mas este núcleo canário no extremo sudoeste português desapareceu devido às exacções dos oficiais régios, em fins do século XV[1].

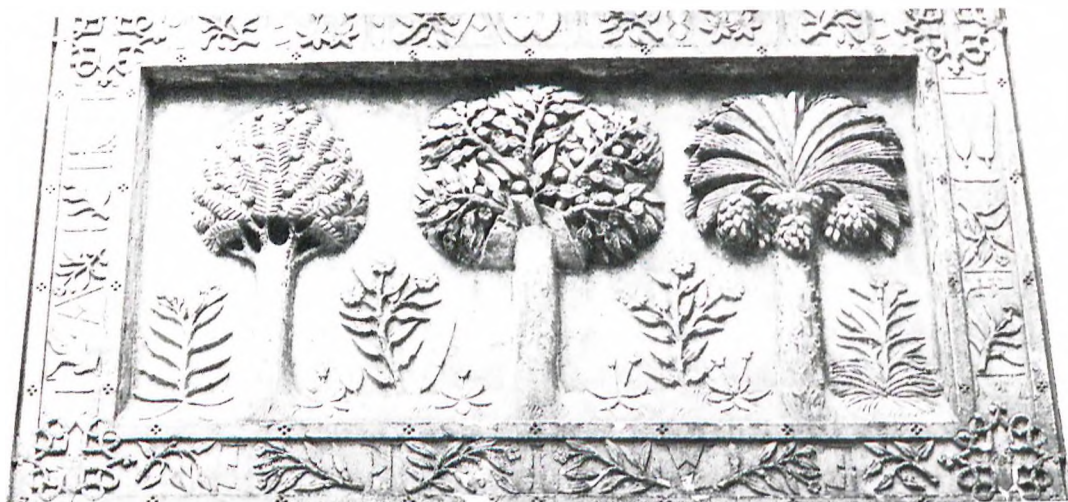
Consideremos agora a região da África Ocidental que se estende das ilhas dos Ídolos, ou seja, de junto a Conakry, até um pouco além da actual fronteira entre o estado da Serra Leoa e a Libéria. Esta região, chamavam-na os portugueses, em sentido lato, Serra Leoa, no fim do século XV e no século XVI. A nossa análise vai incidir precisamente nesta região, nessa época[2].

Habitam-na dois povos de línguas diferentes, ainda hoje lá instalados: à beira-mar os Bolões, no sertão os Teminis. O povoamento pelos Bolões começa no cabo Ledo, isto é, no extremo norte da Serra Leoa pròpriamente dita, e estende-se para sul e sueste até o cabo do Monte, passada a actual fronteira entre a Serra Leoa e a Libéria. Os Bolões ocupam todas as planícies litorais, até onde as suas almadias podem subir o curso dos rios, e ocupam também a serra Leoa em sentido restrito, quer dizer, o maciço montanhoso junto ao cabo Ledo. Os Teminis, pelo contrário, embora abordem a costa setentrionalmente até à região actual de Conakry, ou seja, das ilhas dos Ídolos e do cabo de Sagres, espraiam-se por detrás do maciço pròpriamente dito da serra Leoa em direcção ao sertão.

Línguas diferentes, conquanto com unidade basilar dos outros aspectos da cultura das duas etnias; não insistamos neste tópico, porquanto o nosso fim é lidar com uma sociedade globalmente considerada.

---

[1] Fontes: além da descrição da viagem de 1341, florentino-genovesa (*Documentos sobre a Expansão Portuguesa*, t. I, cap. 1), de Zurara, Diogo Gomes e Cà da Mosto: Ibne Khaldun, reproduzido em *Monumenta Cartographica Africae et Aegypti*, t. IV, f. 1340 v.; Pierre Boutier e Jean Le Verrier, *Le Canarien*, ed. Serra Ràfols e A. Cioranescu, La Laguna, 1960, na colecção citada a seguir; *Fontes Rerum Canariarum*, direcção de E. Serra Ràfols, La Laguna, 9 vols. publicados, 1934-1960; Leonardo Torriani Cremonese, *Descrittione et Historia del Regno del'Isole Canarie*, 1592 (B. N. Lisboa, Fundo Geral, ms. 892; ed. por Dominik Joseph Wölfel, *Die Kanarischen Inseln und ihre Urbewohener*, Leipzig, 1940); Fray Juan de Abreu Galindo, *Historia de la conquista de las siete islas de Gran Canaria*, 1632 (reed. Santa Cruz de Tenerife, 1955).

[2] Entre as fontes destaquemos todavia a maravilhosa descrição datando da abertura de Quinhentos, e devida a Álvaro Velho, incluída em *O Manuscrito Valentim Fernandes*, publicado por António Baião, Lisboa, ed. Academia de História, 1940. A completar com o *Esmeraldo* de Duarte Pacheco (1505-1508), com o *Tratado Breve dos Rios de Guiné* de Álvares de Almada (1594), etc.

A paisagem
Da concepçao simbólica ao olhar do mercador
5.2. **Palmeiras e árvores exóticas**

**A Guiné**
5.3. G. Ramúsio, *Delle Navigationi et Viaggi*, vol. III, ed. 1583, ff. 430v-431
Comparar com 5.4.

5.4. **Palhotas e Negros de Guiné**
Mapa dito de Cantino, 1502
Comparar com 5.3.

tes claros en africa
Castello damina
Linha equin

A paisagem
**Da concepção simbólica ao olhar do mercador**
5.5. **Floresta e gentio do Brasil**
Carta do Atlas Lopo Homem - Reinéis, 1519
(a paisagem e os «outros»)

5.6. **Renas e paisagem do Árctico**
Carta do Atlas Lopo Homem - Reineis, 1519

Em primeiro lugar, como é que estes povos ocupam o solo, quais as suas relações com o meio? O que nos impressiona desde logo é que o povoamento é integralmente sedentário e se faz por aldeias. Mas se a unidade fundamental do povoamento são as aldeias, há que distinguir, entre estas, várias categorias ou tipos. A grande maioria é constituída por aglomerações de entre vinte e sessenta palhotas; em nível superior, encontramos aldeias muito mais consideráveis, de cento e cinquenta até um milhar de palhotas, quase vilas, em menor número mas não raras; acima, outros aglomerados são ainda mais importantes, chegariam a atingir cinco mil a seis mil casas: cidades, até à escala populacional da Europa de então, mesmo se o não são pelas suas funções, plenamente, nem sobretudo pelos caracteres urbanísticos. O que importa agora sublinhar é que, além desta rede de aglomerações, de malhas assás apertadas, há uma ocupação muito densa do solo: fóra das aldeias e lugarejos ponteiam as chamadas «quintas» — as herdades soltas. Há pois toda uma hierarquia da distribuição dos homens. Voltemos porém às aglomerações maiores. Sem dúvida a esmagadora maioria da população vive da agricultura, mas trata-se de mercados importantes, com relações não apenas locais, antes também longínquas, e por outro lado são sede de poder político, vê-lo-emos em breve.

Teminis e Bolões vivem principalmente do que a terra produz graças ao seu trabalho, uma agricultura assás complexa mas à base do arroz, cuja introdução é, no mundo guineense (no mundo negro ao sul do Senegal), muito mais precoce do que se supõe geralmente, e em especial Murdock. Além dos campos de arroz, que formam o essencial da actividade económica, há muitas outras culturas, como a do milho, a do inhame, a dos feijões, etc. Os dois povos são primacialmente agricultores, mas tal característica acentua-se entre os Teminis. Na verdade, os Bolões, embora consagrando-se acima de tudo à agricultura e tendo o arroz como seu principal sustento, dedicam-se também à pesca; dispõem, com efeito de almadias, barcos escavados num tronco único, compridos, que lhes permitem pescar não só por todos os rios e esteiros, como até no mar; várias das aldeias litorais pertencem a grupos de pescadores. Mas, mesmo nestas, combinam a pesca com a agricultura: por exemplo, os pescadores que habitam em frente das ilhas dos Ídolos vão a estas ilhas semear os seus arrozais. Além da agricultura e da pesca, estes negros caçam e criam gado. A caça tem aliás uma importância menor do que supuseram etnógrafos e historiadores que se ocuparam do estudo desta região. Em todo o caso ela abrange desde a caça ao elefante (com evidente finalidade industrial) à caça aos porcos-monteses, e carne entra na ementa quer de Teminis quer de Bolões; simplesmente, em plano secundário, mero complemento ou ágape de excepção, ao contrário do peixe e sobretudo do arroz. Pratica-se a antropofagia; não tem no entanto uma função alimentar pròpriamente dita, mas sim uma função ritual.

Não basta referir a agricultura, em primeiro plano, a pesca em segundo, aliás mais delimitada geogràficamente, e por derradeiro a caça, para abarcarmos o quadro das actividades económicas. Na verdade, quer Teminis quer Bolões exercem

actividades industriais, cujo alcance na sua economia não será demais encarecer. Uns e outros lavram o marfim, realizando toda a espécie de objectos nesta matéria-prima, e fabricam colares de dentes de outros animais; sabem aproveitar as peles, por exemplo das onças, e utilizam essas peles até como tapeçarias penduradas nas paredes — panos de armar, dizia-se então. A caça prende-se em larga medida à necessidade de fornecer matéria-prima a estas indústrias. Laboram o ferro, sabendo fabricar neste metal as azagaias, as frechas e pequenas espadas. Constroem as almadias. Fabricam ainda múltiplos outros objectos, instrumentos e utensílios, além de se consagrarem à fiação e à tecelagem do algodão.

À frente de cada aldeia, mesmo de dimensões relativamente modestas, encontramos um chefe, espécie de rei ou senhor local. Em plano superior, o senhor de comarca senhoreia várias aldeias, e habita numa «vila» ou «cidade», consoante os casos. Acima, não se formou nenhum poder centralizador, não pode falar-se de reino ou império. Aliás, mesmo no âmbito regional, se os senhores de comarca gozam de grande consideração, são reverenciados e os seus nomes correm ao longe, não exercem mando efectivo, não têm poder político verdadeiro nas suas mãos. Esse poder político efectivo situa-se na realidade no plano abaixo, e portanto com âmbito geográfico mais restrito: nas mãos dos «reis» das aldeias e dos Velhos. Ou melhor: O Conselho dos Velhos é que detém o poder. É ele que decide da paz ou da guerra, podendo impedir o rei de aceitar aquela ou de se lançar nesta; incumbem-lhe as grandes decisões políticas relativas à vida da comunidade e em todos os casos o senhor está sujeito ao seu veredicto. Tribunal sem apelo, os Velhos reunidos é que proferem todas as sentenças. Esse Conselho fixa as cerimónias religiosas, resolve a realização de determinados sacrifícios aos «ídolos» (aos deuses e forças sagradas), em certas ocasiões, particularmente nos momentos de adversidade. Quer dizer que o Conselho dos Velhos tem poderes e funções ao mesmo tempo políticas, judiciais e religiosas. As suas reuniões efectuam-se numa praça especialmente afectada a este fim, e onde se ergue o «ídolo» dos Velhos (por comodidade, empregamos a expressão que se encontra nas fontes portuguesas da época, embora imprópria, visto não nos interessar aqui aprofundar o problema hierológico). Junto à casa régia abre-se outra praça, onde se ergue o «ídolo» do senhor da aldeia.

Políticamente, estamos perante uma gerontocracia, que é suprema, combinando-se com uma realeza ou senhorio mitigado. Este poder político já diferenciado da sociedade é de âmbito geográfico limitado, no espaço justapõem-se tais unidades só tènuamente interligadas pelos senhores de comarca.

Poder político diferenciado implica sempre, ou quase sempre, uma face financeira: como é que vivem os reis ou senhores, de que recursos dispõem? Aparentemente, de nenhuns: os súbditos não lhes pagam nenhuns impostos nem sequer rendas, eles não cobram quaisquer tributos dos que aceitaram submeter-se ou se viram forçados à submissão ao seu senhorio. No entanto, cada rei tem as suas terras, onde cultiva, como os outros, o arroz, o milho, o inhame, o algodão; ora, para realizar

tais culturas, todos os que estão debaixo da sua jurisdição têm de contribuir com o seu trabalho pessoal gratuitamente. Esta é a base principal dos seus recursos: os serviços obrigatórios — corveias ou geiras — dos que dependem do seu senhorio. Entre parênteses, destaque-se que situação análoga caracterizava os Estados azteca e inca, as cidades-estados mayas, antes de Colombo, embora noutro nível de organização política e de complexidade. Mas, além dos serviços pessoais, acodem-lhe com certos presentes que têm mais uma função ritual do que finalidade económica: são actos de reconhecimento de dependência. De cada onça morta, o bolão ou temini tem de entregar ao rei a pele e também os dentes, o que aliás permite ao chefe de aldeia ou senhor de um agrupamento de aldeias dominar uma das actividade económicas de maior interesse: a indústria dos colares de dentes de onça. Se matam um elefante ou búfalo ou porco-montês, têm de levar um presente de carne ao rei: o rei reúne os Velhos da aldeia e com os presentes recebidos realiza um ágape ritual diante do ídolo régio, na praça para onde dá a sua casa.

Por outro lado, à volta do senhor de aldeia como do senhor de comarca agrupam-se uns tantos que o servem; não podemos chamar-lhes vassalos — chamar-lhes-emos, de uma palavra portuguesa da época, os «acostados», aqueles que se encostam ao rei, lhe vão pedir protecção e vão de certa maneira viver à sua custa; acodem geralmente de outras aldeias, e constituem uma força de laços de dependência pessoal de que o chefe pode dispor. O rei tem finalmente escravos, como qualquer particular; não tem é criados livres.

Esta sociedade não está apenas diferenciada pela existência de um poder político, está estratificada. Significa isto que nela se distinguem categorias ou camadas, divisões globais superiores e inferiores, contrapondo-se pelos recursos, pela consideração e até pelo poder efectivo (embora os Velhos provenham de mais do que uma delas). As fontes dos séculos XV e XVI distinguem uma camada superior de «cavaleiros» — é evidente que, como não há cavalos nesta região, não se trata de cavaleiros no sentido próprio mas sim no sentido social —, os que dispõem de certos bens e gozam de certas regalias. Segundo Álvaro Velho — um dos companheiros do Gama e que depois viveu oito anos na Serra Leoa —, esses «cavaleiros» são os ricos ou honrados — o duplo critério de que falávamos, de serem afazendados e serem considerados. A camada inferior é constituída pelos pobres; mais abaixo ainda há escravos — escravos do chefe e escravos dos particulares. Tal estratificação social patenteia-se com clareza no próprio aspecto das aldeias.

Nota-se, na verdade, um contraste bem marcado entre as casas dos chamados «cavaleiros» e as casas da gente comum. As primeiras são edificadas de adobes, muito bem caiadas por fóra e por dentro e guarnecidas de esteiras e de coiros de vaca que atapetam todo o chão; o interior está recheado de mobiliário e de utensílos variados, e adornam-no objectos ricos. As casas dos pobres são pura e simplesmente cabanas, feitas de ramos ou de troncos enterrados no chão e recobertos de uma espécie de barro, tendo como telhado uma cobertura de junco, de forma cónica. Diferença

social que ressalta portanto logo da paisagem do aglomerado. Diferença que, para quem percorrer essas aldeias, ressalta também do simples aspecto das pessoas que encontrar. Assim, os homens honrados vestem camisas de algodão e calças igualmente de algodão, enquanto a gente comum anda sòmente com uma tanga tecida de folhas. Isto quanto aos homens, porquanto o traje feminino traduz menos a desigualdade (mas a mulher é que trabalha a terra e serve o homem), quase não há diferenças no vestir, a não ser na riqueza dos adornos.

O contraste entre os dois principais estratos que compõem esta sociedade revela-se ainda noutros aspectos. Com efeito, constatamos que os ritos não são os mesmo para todos, variam com o estrato social a que se pertence. O morto é normalmente enterrado em companhia dos seus adornos e armas, e com géneros alimentícios e animais; mas a qualidade e quantidade do recheio sepulcral variam segundo os seus bens em vida, segundo pertence a uma ou a outra categoria social. Enterram-no nuns casos conjuntamente com vacas, noutros com cabras, ou pura e simplesmente com galinhas. A festa fúnebre que a família realiza depois do enterro também traduz as diferenças de posição social entre os elementos integrantes da comunidade. Mais ainda: correspondendo ao morto, talha-se em madeira um «ídolo», que no caso de se tratar de alguém «honrado», rico, é tanto quanto possível uma autêntica escultura, procurando reproduzir as suas feições, ser como que o seu retrato; enquanto os «ídolos» que representam mortos do povo, da gente comum ou dos escravos, não passam de simples paus mal afeiçoados.

Se em corte vertical esta sociedade de Teminis e Bolões está dividida em camadas — fundamentalmente, três —, horizontalmente divide-se quer pelo sexo quer pela justaposição das unidades de parentesco e trabalho. Homens e mulheres formam confrarias separadas, cada qual com os seus «ídolos» e com a sua casa dos ídolos — Álvaro Velho chega a chamar-lhes «igrejas», e tem razão, pois se trata de lugares sagrados e cultuais. Os homens não podem entrar na casa dos «ídolos» das mulheres, nem estas na casa dos «ídolos» dos homens; as mulheres não podem sequer passar pela praça onde se ergue o «ídolo» dos homens. Tal divisão de carácter sexual vem cruzar-se com a estratificação de que há pouco falávamos, visto que cada uma destas confrarias — a feminina e a masculina — abrange membros pertencentes aos diferentes estratos sociais. Por outro lado, dizíamos, em corte horizontal depara-se-nos a divisão em unidades de parentesco e trabalho. Como seria de esperar, a ligação entre os sexos faz-se no molde da poliginia, isto é, o casamento de um homem com várias mulheres. A nossa principal fonte de informação, Álvaro Velho, caracteriza o casamento como compra de mulher, feita pelo homem aos pais da pretendida, a troco de ouro. A designação de «compra» é, como todos sabem, certamente inapropriada, visto não circular uma autêntica moeda (estamos numa economia pré- ou para monetária) nem se tratar de um verdadeiro acto de compra e venda, antes de um acto ritual em que estão envolvidos valores simbólicos. Deixemos porém este ponto. Cada homem vai onde quer (estamos a seguir as expressões da nossa fonte)

escolher entre as moças ou mulheres solteiras aquela que lhe parece bem, e oferece um certo peso de ouro por ela. Ora, se vai onde lhe parece bem, é porque a escolha não é canalizada por qualquer regra de endogamia ou exogamia; estamos por conseguinte numa sociedade agâmica, onde o casamento não tem de fazer-se obrigatòriamente nem dentro do grupo nem fóra do grupo. Cada homem pode ter quantas mulheres quiser, ou melhor, quantas mulheres puder «comprar». Simplesmente, a «compra» de várias mulheres, o casamento múltiplo, tem uma enorme vantagem. É que cada uma dessas mulheres constitui a sua casa, tem a sua palhota, com a terra à volta, e trabalha esta terra. São as mulheres que roçam, que semeiam, que colhem, que fazem todas as fainas agrícolas e serviços (excepto a derruba das árvores), fundamentalmente; o homem pesca, caça. Deste modo, a poliginia é uma forma essencial de organização do trabalho, no fundo um sistema de carácter económico, mais do que qualquer outro; e vemos que a divisão social não é apenas religiosa, mas ainda de actividades económicas, e introduz uma hierarquização social no seio da unidade familiar. A descendência segue sempre a linha masculina, mas não directa, o que muitos autores têm omitido: não herda o filho, herda primeiro o irmão, e só depois o sobrinho deste, ou seja, o filho do primeiro falecido; linha em ziguezague, portanto.

A visão da China como civilização, sociedade, economia, poder-se-ia seguir partindo da *Suma Oriental* de Tomé Pires em 1512-1515 (fls. 160-152 v.º), através da «Enformação da Chyna, mandada per hũu homem a mestre Framcysquo», inserta no *Livro que trata das cousas da India e do Japão*, anónimo de cerca de 1548, de Fernão Lopes de Castanheda, no liv. IV, caps. XXVII e XXX (este descreve Cantão), da *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses* (1551-1554), até o *Soldado Prático* (cap. XXXII), em 1610; com a etape decisiva do *Tratado da China*, de frei Gaspar da Cruz, saído do prelo em 1570, a primeira obra a revelar à Europa aquele império na sua multiplicidade de facetas e na sua extensão (Marco Polo dá-nos os Mongóis na China). O primeiro citado, ainda por informações indirectas; mas já o enaltece: «Nom tirando a groria a cada terra, bem parecem as cousas de Chijna serem de terra homrrada e boa e riqua muito». Aliás, em 1534 Garcia de Rèsende gaba as suas «polícias tam polidas» (embora o paradigma ainda seja o império turco). A propósito de Cantão, Castanheda realça que a cidade «he tam bem regida que nom tem enveja às milhores d'Europa». Caminha-se para a sedução do modelo chinês a contrapor aos vícios dos reinos cristãos, que no século XVIII triunfará. Como então se conceberão os antípodas como os que representam o mundo ao invés, alteridade e até contraposição, alternativa cultural à Europa (Urs Bitterly).

O olhar do mercador cria a função do real, e a experiência prática de razão, elimina o fantástico e prepara a maneira de pensar científica que o Seiscentismo elaborará. Mas há trocas de olhares, e os intrusos chegam a colocar-se no ponto de vista dos conquistados ou dos abordados, para deles haurirem críticas à sua própria

sociedade e religião e traçarem propostas de transformações. Rèsende sublinha mesmo a superioridade dos infiéis sobre os cristãos, elogia o Grão-Turco e o seu amor da verdade, e por ele critica os cristãos. Como a China servirá de modelo, com as suas «polícias tam polidas». Assim, o *nós* chega a ser visto como *outro*, quando nos colocamos precisamente no ponto de vista do *outro* sobre *nós*.

Tal permutabilidade fundamenta a unidade do género humano, apesar das diferenças que a «bestialidade» introduz, apesar das alienações. Já disse Zurara, a propósito dos cativos — negros, azenegues e mouros brancos — partilhados em Lagos, que «todos são da geração de Adão». E o mesmo dirá, falando do Peru, em meados de Quinhentos, o castelhano Cieza de Léon, quanto a todos serem plenamente humanos. Os descobrimentos construíram assim a humanidade.

## 20. A emergência do económico

Olhar do mercador: não admira, porquanto os descobrimentos e a expansão ultramarina, complexíssimo processo de desencravamento e rejeição, de trocas entre economias diferentes, contactos de culturas, interdependências sociais e tensões, até conflitos, imbricação ou voltar de costas de civilizações, são fundamentalmente a gesta da mercancia. Que a cruzada seja alimentada pela cobiça do proveito — e a alimente —, como até que a evangelização vise propósitos de formação de estados teocráticos ou se apoie no comércio, quando não se confunde com ele (o trato da prata do Japão a troco da seda da China pelo Jesuítas), eis o que já prova a força do económico na sociedade global. Mas há mais. Como mostrou Rocha Pinto, a estratégia guerreira de Albuquerque é, para o construtor do império oriental, instrumento empregado para alcançar a dominação mercantil.

Entretanto, da sociedade e da cultura global o processo de expansão, como a formação do Estado moderno (com a administração, finanças, poderio assente na riqueza e nas armas), vão destacando o político e o económico, a escaparem à ordem normativa-valorativa, ao universo do sagrado; e igualmente se separa do Estado a sociedade civil, e nesta surge e ascende o indivíduo. A autonomização do económico e o seu funcionamento segundo uma lógica própria é, de todos estes processos, o mais adiantado e vincado. O económico passa a considerar-se em termos de económico, a explicar-se em função tão-só do económico.

Quando o vèdor da Fazenda propôs a D. João de Castro a mudança dos bazarucos, e este a embargou com base em pareceres de frades e clérigos, estava-se numa ordem que, mau grado o governador, desaparecia. Analise-se a representação dos mesteres do Funchal ao rei, sobre o pedido de 10 000 cruzados, em 1637: «Esta ilha, Senhor, não se pode conservar sem trato e comércio, porque como nela a maior parte de frutos seja vinhos e açúcares, se de fóra não vierem comprar os ditos açúcares e vinhos, trazendo pão, roupas, azeite, sal, sardinhas, bacalhau, carnes, por ter

muita pouca em si, totalmente perecerá». Estamos pois perante uma economia cuja estrutura assenta nas trocas com o exterior, é de raiz mercantil; especializada nas produções caras e relativamente raras, graças a elas obtém de fóra as subsistências; trata-se de mecanismos meramente económicos, estruturantes da sociedade global.

Mas na sua prática quotidiana os homens vão-se apercebendo da especificidade do económico e, neste quadro, de que há relações entre feixes de condutas da alçada exclusiva do económico. Assim, em Fez, em 1539, o feitor Bastião de Vargas escreve ao rei: «[...] como digo do trigo e da cevada que se não deve haver por muitas mãos, asy o digo das mercadoryas que, como estão em muitas mãos, abaxa e vall menos, porque cada huum quer vender e hyr-se pera sua casa, em spiciall estando em rreyno estranho». Quer dizer, quanto maior for o número de ofertantes e portanto a oferta, mais o preço baixa (é função inversa, diríamos). Discussão que, sempre em termos puramente económicos, será frequentemente retomada, entre o «estanco» e o «largar» das mercadorias. Nos contratos de trazida de drogas do Oriente constata-se que quando o estanco substitui o trato livre, nos primeiros dois anos o contratador perde, por as mercadorias (em armazém) estarem em muitas mãos, e só começa a ganhar quando se encontrar sòzinho no mercado. Logo que se anuncia a larga das drogas vem a baixa dos preços; mais: os preços no trato livre são inferiores aos do estanco ( = monopólio). Garcia de Orta, em 1564, enuncia já a relação da oferta-procura e preços: «[...] val muito, quando falece, e pouco, quando vai muito a vender-se: que assi sam todas as mercadorias». Na *Arte de Furtar* (1652) nota-se também que, quando os mercadores trazem junto as mercadorias — logo, há abundância — abatem os preços; por isso trazem tudo aos poucos, para que subam, e eles encham a bolsa, com assolação do povo (cap. XXVI). O feitor da rainha Isabel em Anvers enuncia a chamada (do seu nome) lei de Gresham: a má moeda expulsa a boa moeda da circulação — «boa» e «má» referem-se a qualidades intrínsecas mensuráveis, não a apreciações morais. Mas mesmo em nível mais intrincado, os canonistas de Salamanca detectaram no afluxo dos metais preciosos do Novo Mundo a causa da alta dos preços quinhentista, e Jean Bodin, em 1568, tornará a relação mais complexa, mas sempre explicando o económico pelo económico.

Chega-se assim, em pleno século XVI, à consciência que de ora avante é o ouro que tudo comanda, que o dinheiro é o nervo da guerra e do mais. O capitão de Safim, em 1514, explica que «com dinheiro em abastança fazem-se as obras e mandamos os homens sem medo e sem vergonha; e com necessidade de rogo não se querem mandados». Narrando as diligências de D. Sebastião para organizar a expedição a Marrocos, comenta a *Jornada delRey D. Sebastião às partes de África* (cap. XVI): «dinheiro he o nervo das emprezas» (empreendimentos); e em 1584 o conquistador de Angola, Paulo Dias de Novais: «A fazenda muito bem sabem todos que he a alma de todos os negócios, mayormente da guerra». (British Museum, Add. Ms. 20786, fls. 56-59). Em Goa, o *Desengano de Perdidos* (1573, 2.ª parte, cap. 32), de frei Gaspar de Leão, faz-se eco da discussão: o discípulo pergunta e argu-

A emergência do económico
As actividades económicas em Portugal na época manuelina
6.1. **Ordenações Manuelinas**, Abertura do Liv. II, Lisboa, 1514

menta: «Que chamais Substância? porque parece que consiste a guerra no dinheiro, que he nervo que tudo sostém». Mas o Mestre antepõe a fortaleza e ânimo do soldado como a tal substância.

Mesmo na poesia tal relação se torna um lugar comum. Só que em António Ferreira o desencanto desta nova «idade de ouro», que é a da corrupção, se combina com a nostalgia do mito de uma idade de condições iguais e projecta na utopia de um modo de viver em estado meão, com fortuna honesta; seja como for, já não «aproveita a lança ensanguentada/ No peito do Rei mouro, se aventuro/ Perder a vida, e não ganhar cá nada?»; as armas deixaram de ser o valor supremo. E Camões não andaria longe deste imbróglio mito-utopias, ao criticar: «Quanto ao rico, assi no pobre,/ Pode o vil interesse e sede imiga/ Do dinheiro, que a tudo nos obriga». O dinheiro decide das guerras, impõe o direito e as sentenças judiciais, causa perjúrios entre as gentes, e até em tiranos torna os reis, e mesmo aos servidores de Deus corrompe. É um mundo de valores, tradicional — mítico e utópico —, que não resiste às forças em acção nas sociedades.

A emergência do económico
A pesca
6.2. **Azulejos na Igreja Matriz de Cascais, século XVIII**

O económico acaba por se formar como sistema, objecto de ciência: António Serra em Itália em 1613, Antoyne de Montchrestien com o *Traicté de l'Oeconomie politique* em 1615, Thomas Mun em Inglaterra, Duarte Gomes Solis em Portugal, tanto outros. Entre os dois pólos, é a brecha não já tão-só prática, mas científica, levando (não se difundiu a economia monetária?) os homens a pensar e agir em função de um futuro que o cálculo inscreve — a antecipação.

6.3. **O milho maiz invade Portugal**
Começos do século XVI
Igreja da Golegã (manuelina)

## 21. Cavalaria e navegações. A pena, a espada, as artes mecânicas e os lavradores

A dialéctica da cruzada e mercadoria cria a estratégia como meio de realização do império comercial, mas também coloca a dominação política e económica ao serviço da missionação. Na sociedade outras forças se afirmam pela pena e pelas artes mecânicas, enquanto o campo e a aldeia suportam correntes de transformação real e ideação utópica, em contraste e em simbiose com a cavalaria. Meada emaranhada de creações em efervescência (diria Gurvitch), como de recuos e persistência entre as inovações e a mudança.

Não é por exigência épica, mas por relação mais profunda nas mentalidades e maneiras sociais de agir, que *Os Lusíadas* são, num plano, a gesta da belicosa gente e dos belicosos feitos, e noutro o poema das viagens marítimas e da mercadoria. Os cavaleiros, estrato social dominante na estrutura social de laços de dependência, desagregam-se em tipos de papéis sociais diversos e até contraditórios, e a sua função colectiva é anulada de dentro pela própria evolução da arte da guerra. As armas de fogo e a artilharia, tornada esta móvel em terra pelos carros puxados por filas de cavalos por Carlos VIII nas guerras de Itália, e no mar, instalada a bordo desde D. João I mas por D. João II feita arma decisiva dos combates navais, aparecem como invenções diabólicas, porque destroem a supremacia dos cavaleiros; como a destroem a nova arte dos cercos, as novas formas de fortificação, e sobretudo a concepção estratégica da guerra e a organização táctica. Sá de Miranda, por 1527-1530 (II, pp. 69-70), sublinhando os males que advieram da invenção do fogo — quantas cidades feitas em pó! —, pelo seu mau uso, liga-os em especial à nova arma que transformou um dom do Céu, pelo engenho do homem, em seu mal, com a artilharia. Mas é Garcia de Rèsende quem se apercebe das implicações na ordem social:

[127]

Por enveja, por cobiça
de reynar, senhorear,
vijmos ordenar Soyça,
artes de guerra inventar
que cada vez mais se atiça:
tantos modos d'artilheiros,
de minas fazer outeiros,
invenções d'artelharia,
foram mais em nossos dias
que em todos tempos primeiros.

[128]

Non deixa de aver agora
taes homẽs comos passados;
mas se sam avantajados,
sam mortos em cada hora
antes de ser afamados:
QUE A MUITA ARTELHARIA
DESTRUY A CAVALLERIA,
E despois que se usou,
nos homẽs nã se fallou
como dantes se fazia.

Na *Jornada delRey D. Sebastião às partes d'Africa* (cap. XXIV), a demoníaca supremacia das armas sobre o valor do combatente é invectivada: «Nos tempos de

agora em que o Demónio inventou a destruidora do calor e esforço, na odiosa invenção da Artelharia, convem muito mais nas batalhas armas fortes e peitos de prova». E pouco depois (1589 e 1604) frei Amador Arrais é ainda mais veemente a denunciar a destruição de uma ordem de valores e de uma ordem social: «Com esta abominável arte chegou ao ultimo grau a crueldade humana, e se escureceu a glória da valentia, e o valor e primor da cavalaria». Arte diabólica, assenta na cobardia e na traição; enquanto «o forte guerreiro deseja o encontro de seu inimigo, e o bombardeiro e espingardeiro foge dele».

Se na conquista castelhana das Américas o guerreiro montado desempenha ainda papel decisivo, na expansão portuguesa, salvo as almogaverias em Marrocos, não intervém quase nunca. No conjunto, cavaleiro transforma-se em diferencial social e padrão cultural, mas deixa de designar uma subdivisão definida da sociedade global, e diferentes tipos de cavaleiro, como outros tantos padrões sociais, se diferenciam. As guerras exigem agora a organização das forças militares e das operações: é o cavaleiro-estratega, definido nas guerras do reino de Nápoles por Gonzalo Fernández de Córdoba, *el Gran Capitán*, em cuja escola se formaram tantos portugueses. No Oriente, Duarte Pacheco, depois Albuquerque, serão «grandes capitães». Mas na Itália forma-se o outro tipo, o de recrutador e organizador de milícias, que capitaneia, vendendo os seus serviços — o *condottiere* —, ao passo que a expansão castelhana no Novo Mundo gera os «conquistadores», que por conta da realeza mas também por conta própria conquistam, com pequenos exércitos, vastos espaços organizados em estados, sem olhar a meios e sem escrúpulos, talhando o que desejariam fôssem reinos para si mas serão apenas partes do império da coroa em Castela. E dos cavaleiros que em Quatrocentos embarcam para assaltar a navegação rica considerada de boa presa e enriqueceram pelo roubo (como tantos casos narrados por Zurara), virão, nos mundos novos de poder ainda mal assente ou nos velhos mundos de altas civilizações, os piratas ou corsários, as comunidades de flibusteiros. Relembremos, em direcção diferente mas por vezes conjugada, os cavaleiros-mercadores, capitães ou participantes nas viagens de resgate aos rios da Guiné, à China, ao Japão, a toda a parte. A antiga cavalaria vê-se destroçada ante as novas formas — é a acção prejudicial dos nobres desordenados em Marrocos, a derrota e morte do marechal em Calicute, em oposição às disposições de Albuquerque. Fornecendo escopetas, arcabuzes e artilharia e respectivos técnicos à Pérsia é que Albuquerque contém o Turco na sua marcha para o estreito de Ormuz. O cavaleiro andante morreu.

Mas não morreu na literatura; em Quinhentos conhece uma voga desusada. Do Amadis e do Palmeirim ao Quixote, que é a sua utopia-mito nostálgico e ao mesmo tempo a sua contra-utopia (Maravall). A princípio ainda não só Gil Vicente o celebra, no *Amadis* como em *D. Duardos*, mas até os convoca para a guerra de África. No segundo auto referido, Flerida louva-os: «Oh cuanto honran la tierra/Los caballeros andantes/Esforzados!»; no *Auto de Sibila Cassandra* (1513), ressoa então

o grito «À la guerra!/, Caballeros esforzados; Pues los ángeles sagrados/ à socorro son en tierra./ À la guerra!» — é Azamor e a expedição de D. Jaime. Mais: os cavaleiros que lutaram contra os infiéis, que morreram nas praças africanas, entram cantando directamente na Barca da Glória; o Anjo acolhe-os: «Ó cavaleiros de Deos,/A vós estou esperando,/que morrestes pelejando/Por Christo, senhor dos ceos./Sois livres de todo o mal,/Sanctos por certo sem falha;/Que quem morre em tal batalha/Merece paz eterna.» Mas há mais. Ainda é pela cavalaria que Gil Vicente define a essência de Portugal: a Lusitânia é cortejada por Mercúrio «Deos dos comércios do mundo», que o Sol quer casar com ela. Mas Mercúrio não a «maridará»; e o cavaleiro Portugal, regressado da Hungria (sempre a Hungria ligada à cavalaria), convence-a e casa-se com Lusitânia, sob a égide de Vénus (lembrem-se *Os Lusíadas*): «Que este nobre Portugal/Es fundado sobre amor/Y es marido natural,/Es baron de los barones,/servidor de las mugeres», ao passo que Mercúrio não é humano, mas «bestial».

Os cavaleiros chamados à Glória porque morreram de lança contra o Mouro são ainda os das ordens religioso-militares; mas o papel destas apaga-se na nova guerra, e a espiritualidade desprende-se. Foi Erasmo quem lançou, como paladino dessa religião em espírito, da oração interior, o *miles christianus*, no *Enchiridion*, logo ao abrir o século. Daí virá a *milícia cristã*, que já não utiliza as armas mas as letras. E o movimento jesuíta. Enquanto os novos «cavaleiros» das armas são sobretudo navegadores, homens da prática da mercadoria (mas o cavaleiro-cristão é o agente da «mercadoria espiritual» — *Ropica Pnefma*).

Se as Letras celebram as Armas, vão-se autonomizar em relação a elas e firmar o seu valor próprio. Que a formação do Estado moderno, aparelho de administração pública, desde D. João I, para dar o exemplo português, cada vez mais coloca no primeiro plano da governação (os vèdores da Fazenda serão os principais ministros no século XVI). Exalta essas letras André de Rèsende, por exemplo, na *Oratio pro rostris* (Lisboa, 1534): falando de outra «milícia» — a *milícia liberal* —, mostra que o estudo das letras é o mais digno de um homem livre, as outras ocupações (mesmo a guerra, repare-se) têm muito de comum com os brutos. O elogio da tipografia tornou-se um lugar-comum quinhentista («E vijmos em nossos dias/ha letra de forma achada,/com que a cada passada/crescem tantas livrarias,/e a sciencia he augmentada.» (*Miscellanea*, n.º 179.) Mas as próprias letras começam a estar ameaçadas pela evolução social que eleva outras actividades. Já o mesmo André de Rèsende se queixa de que a elas se aplicam agora indivíduos baixos, gente do povo, a fim de ganharem — deixarem de ser liberais; ora, para ele a guerra e armas já «o pai da eloquência latina considerou-as mais de feras do que do homem», o trabalhar com máquinas é vil, e quanto às riquezas, ninguém as alcançou sem ansiedade da alma e tão misérrima escravidão. Jerónimo de Chaves lamenta-se da inversão de valores: a cobiça desterrou as artes liberais, desleixadas hoje porque dão mais proveito as mecânicas — a cobiça é o alcáçar de todos os males (*Chronographia*, Sevilla,

1550, fl. 3 v.º). António Ferreira, pelo contrário, valoriza as novas actividades, apesar de estar a louvar a excelência da poesia:

> As artes, que mecânicas se chamam,
> Baixas parecem; mas dão ornamento
> Às ilustres cidades, e as afamam.

(Carta II ao Inf. D. Anrique Regente)

Mas o preconceito contra o «mecânico» resistiu duramente. Uma carta régia de 25 de Outubro de 1603 determina que as pessoas mecânicas não sejam admitidas a ler no Desembargo do Paço, salvo sendo grandes letrados (prova de que na prática o faziam); os nobres devem ser sempre preferidos, em circunstâncias iguais (caminha-se para a sociedade de ordens mais rígida do Seiscentismo); da exclusão dos mecânicos só são exceptuados os filhos dos pilotos. Mas não será o piloto, na sociedade portuguesa de Quinhentos, o que o engenheiro será mais tarde? (Andrade e Silva, 1603-1612, p. 30.) Hostilidade que Couto transmite, quando o soldado argumenta: «nem todos os que servem elRei lhe deve ele satisfação, e não é rezão que se dê a um mecânico, ou filho dele, o cargo que me hão-de dar a mim, que sou um cavalheiro muito honrado, de trezentos anos para cá, que sempre serviram com a lança na mão aos reis» (ed. R. Lapa. 2.ª parte, cena IV). O que também prova, *a contrario*, a ascensão do mecânico.

Mas, paradoxalmente à primeira vista, os valores tradicionais de cavalaria esbarram com valores, tradicionais também, ligados à agricultura e ao campo — rasto do mito da idade de ouro (de inocência). Na elegia IV Camões põe em causa o imperialismo guerreiro, a estultícia de punir com mortes e incêndios (como a acção do vice-rei contra a ilha de Porcá, no Malabar); e contrasta: o passar de Estige as águas frias (a morte):

> Que são estes os remédios verdadeiros
> Que pera a vida estão aparelhados
> Aos que a querem ter por cavaleiros!
> Oh! lavradores bem-aventurados!
> Se conhecessem seu contentamento,
> Como vivem no campo sossegados!

Os lavradores não têm de afrontar o mar irado, «não temem o furor da guerra dura», não os perturba o cuidado do ouro reluzente. Aliás, nos próprios *Os Lusíadas*, em plano superior, a expansão belicosa é ela mesma posta em causa. As novelas bucólicas multiplicam-se aliás (como os romances de cavalaria, da cavalaria andante), um António de Guevara mostrara o *Menosprecio de Corte, alabanza de Aldea*, apresentando uma utopia para o império de Carlos V, como reunião de

aldeias e de rústico viver. No *Quixote* entram novelas bucólicas, nas *Saudades da Terra* um livro também é uma novela bucólica. Como a cavalaria andante, a reconstrução a partir da aldeia, em ambiente campestre, é a outra utopia a contrapor-se à mercantilização e ao desenvolvimento das artes mecânicas — das quais dirá Descartes que são o paraíso das matemáticas, porque pela mecânica chegam aos seus frutos.

Complexidade de itinerários sociais, económicos, políticos, de mentalidades, na diversidade das viagens. Desde as aventuras calculadas de descobrimento, para abrir caminhos ou encontrar o que se pretende alcançar, e depois traçar o regresso, às carreiras regulares de navegação comercial, em épocas determinadas, segundo rotas pré-fixadas, a portos e escalas antecipadamente marcados. Mas também as viagens pré-científicas, para pesar o sol, determinar as latitudes ao longo da costa africana ou brasileira, até à viagem científica que D. João de Castro inaugura (destinada a verificar hipóteses, a resolver problemas de conhecimento e explicação — a prática guiada pela razão utilizando os instrumentos matemáticos, como define o próprio navegador). Ficaram para trás — mas de início ainda se misturaram às navegações de descobrimento — as viagens fantásticas, em espaços ordenados pelos símbolos (o paraíso terreal, a fonte da eterna juventude, o Eldorado, a ilha Afortunada); correndo em paralelo as viagens utópicas — de Morus a Campanella e mais para cá. Entre estas, na continuidade — ou na ruptura? — da viagem real do Gama, a ilha dos Amores, que Bougainville e outros no século XVIII julgarão encontrar na ilha de Tahiti — o mito desta ilha da Felicidade é a inserção no real da utopia camoniana, sob a directa inspiração do poema.

### 22. **Conclusão — a pluralidade de sentidos**

O mundo mudou, mudaram os homens. Sem dúvida muito persiste do universo económico e cultural medieval, mas tais persistências não podem, não devem esconder-nos as «novas novidades». O mito da «idade de ouro», situada nos primórdios da humanidade, insinua-se ainda por toda a parte — não o rejuvenescera a busca do Eldorado? Basta ler a écloga 1 de Camões, onde é longamente explanado, ou a *Rima* de Álvaro de Cadaval Valadares de Soto Maior, em 1566 — e não esqueçamos, mais tarde, o capítulo XI da 1.ª Parte da obra-prima da Cervantes, no qual D. Quixote, ao anoitecer, num acampamento de cabreiros, toma um punhado de belotas que lhe trazem à memória a idade dourada, e sobre ela lhes faz uma fala minuciosa. Todavia muitos sentem já a superioridade dos modernos sobre os antigos, e com orgulho a proclamam. Evidente na arte de navegar — voltamos aos descobrimentos —, como reconhece António Serra em 1613, que a nega porém no campo político. Já D. João de Castro antes de 1538 afirmava que havia que arrancar a errada opinião dos Antigos com «a muita experiência dos Modernos, e princi-

A emergência do económico
6.4. **Construção naval na Ribeira de Lisboa**, século XVI
(gravura alemã)
(Sociedade de Geografia de Lisboa)

A emergência do económico
6.5. **Os cambistas**
Marinus van Roemenswarl (1497-1567)
(National Gallery, London)

6.6. **A Bolsa de Antuérpia**
Guicciardini, *Descrittione di tutti i Paesi Bassi,* Anvers, 1581
(Biblioteca de Marinha, Lisboa)

palmente a muita navegação de Portugal». Mas desde a abertura do século XVI, Duarte Pacheco, Tomé Pires, tantos outros proclamam que se sabe agora mais em um dia do que sabiam em cem os Romanos. Diogo Velho, antes de 1516, pensa que os descobrimentos alcançaram já o «tesouro terreal», e para Resende o por vir é passado — o homem está a entrar num mundo novo, o do futuro.

Um conjunto de valores, definindo, não um, mas vários humanismos, com tónicas diferentes. Ao humanismo técnico-prático, de espírito de precisão, de observação e experiência provocada, voltado para o porvir, contrapõe-se o humanismo livresco que à Antiguidade vai haurir os seus padrões, mas que recuará ante a progressiva afirmação da superioridade dos Modernos sobre os Antigos. O humanismo é sempre porém uma certa recusa de transcendência: o homem é que cria o seu próprio modelo e os seus próprios valores, não são os deuses que o modelam por um padrão transcendente ou lhe impõem esses valores. Mas nas atitudes humanistas — falemos no plural, conforme conviemos — há algo mais. Há, com o vertiginoso alargamento do horizonte geográfico e consequente conhecimento de tantos outros povos tão diferentes que se chega a duvidar se são humanos, por fim o triunfo da concepção da unidade da espécie humana através dessa variedade, aparente mas não de essência. Donde o interesse pelos outros como outros; mas só difícil, lenta, penosamente os homens chegarão a abster-se de impor os valores da sua etnia ou civilização aos outros, a que primeiro se nega pertencerem à civilização e depois se reconhece representarem outras civilizações. E dentro do Estado, urbano ou nacional, o humanismo é a tomada de consciência, não menos difícil, lenta e penosa, de que o homem é o valor supremo na sociedade — cidadão e não súbdito. Em qualquer dos casos, a ressurreição da Antiguidade não passa de uma das correntes que ao grande movimento confluem, e este movimento é essencialmente um descobrimento conexo do descobrimento do mundo, uma invenção do ser humano no espaço novamente inventado.

Invenção que fôra a gesta dos descobrimentos, e, impulsionando-os, encaminhando-os, instalando o processo histórico na mudança, a da comercialização. E aqui encontramos o fio de tudo. Porque, como escreve o feitor e boticário Tomé Pires em 1512-1515: «O qual trato de mercadoria é tam necessário que sem ele se nom susteria o mundo; este é o que enobrece os Regnos, que faz grandes as gentes e nobelita as cidades, e o que faz a guerra e a paz no mundo. É hábito o da mercadoria limpo. Nom falo no meneio dela, havido em estima: que cousa pode ser melhor que a que tem por fundamento a verdade?» A palavra decisiva está dita: pelo comércio nasce uma nova ordem humana construída sobre a verdade. Como este mundo estava tão mudado!

O processo da viagem, como multiplicação da experiência humana no espaço, pelo contacto e relação com os outros — e as civilizações outras, e o processo de recuperação da cultura antiga, e subsequente passagem à história, como enriquecimento da experiência humana na diversidade do tempo, convergem num movi-

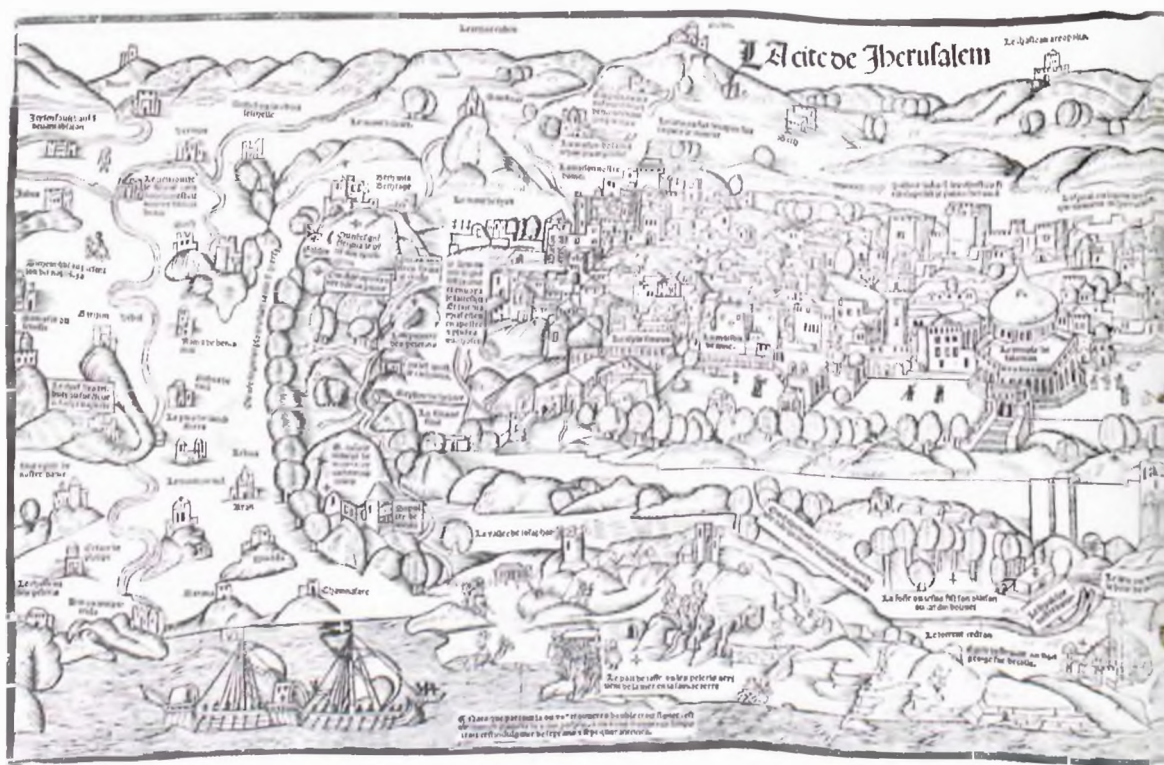
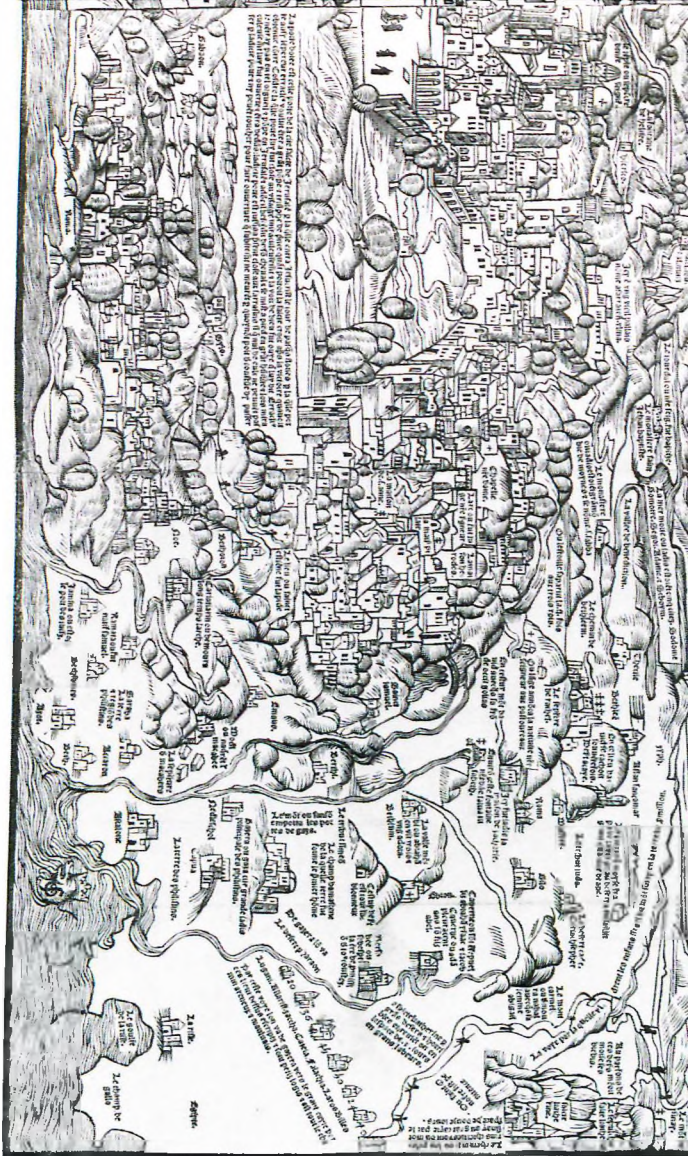
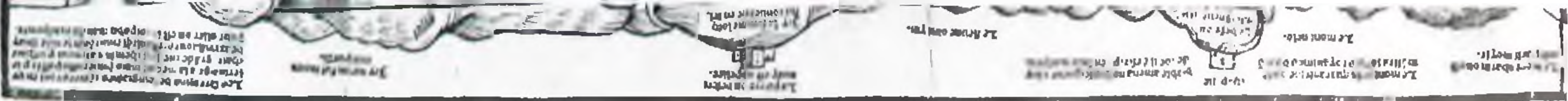
mento que aparentemente os nega, de interiorização — de reflexão fundamental sobre o *eu*, nessa vertente individualizadora que é também decisiva nessas mudanças globais do Quinhentismo. Chamemos-lhe o momento de Montaigne e de Camões. O que levará, pendularmente, a uma certa negação, ou melhor, restrição das componentes formativas do humano — a viagem no espaço e a história (viagem no tempo), no cartesiano seiscentismo, antes de ambas reencontrarem o fôlego nas Luzes. Descartes não rejeita a necessidade de conversar com os outros povos, como com as gerações passadas; mas vai precaver-nos contra o excesso da viagem ou da história, se a primeira nos tornar estrangeiros no nosso próprio país e a segunda ignorantes do nosso próprio tempo (*Discours de la Méthode*, 1637).

Assim, os descobrimentos e navegações pertencem a um feixe de movimentos complexos, por vezes divergentes, de mudança e persistência, que ao abrir-se o século XVII parecem fechar-se, para só um século volvido arrancarem de novo.

Para Edgar Quinet, através de *Os Lusíadas*, alargam o horizonte à humanidade, ao mesmo tempo que enraízam os homens na sua pátria (*Les Révolutions d'Italie*, 1874).

Por outro lado, segundo a interpretação de Miguel Artola, «los descubrimientos geográficos constituyen la *praxis* que corresponde a la nueva postura del hombre renacentista ante la naturaleza, y cuya *teoría* será la revolución científica». Inserindo-se no processo de mercantilização e relançando-o, as navegações interpõem, entre os mitos e o fantástico que subsistem, mas restritos, e as utopias que permitem sonhar, a experiência que a razão — razão comercial, fundamentalmente — conduz, abrindo o conhecimento dos outros e das sociedades outras, e pela reciprocidade de perspectivas retornando ao nós criticamente, de modo a, pela apropriação do espaço, inventar e lançar como aventura o género humano — a humanidade como pluralidade de experiências numa unidade do humano.

Em *Os Lusíadas*, Camões coloca à largada da armada do Gama a objurgatória do Velho do Restelo, venerando, contra não só as viagens ao Oriente mas a expansão em geral (como demonstrou Sérgio). É a denúncia dos malefícios da «glória de mandar», da «vã cobiça» — os dois motores, que avivam a bruta crueza da guerra, suscitando a «inquietação da alma e da vida»; das navegações e conquistas advirá o despovoamento do reino, a desordem social e moral, os desastres por correr atrás de outros reinos e minas de ouro. Acima de tudo, há que prezar a vida, o estado humano, e se perdemos a Idade de Ouro e estamos na de ferro e armas, as navegações (mostrará o canto IX) devem levar aonde os homens realizarão a sua humanidade, pelo amor e pela justiça — do mito chega-se à utopia, pelo caminho verdadeiro. Condenação e aspiração do lado dos navegadores e homens da aventura, inspirada decerto na experiência dos outros. Mas os outros sofrerão ainda mais com a expansão, e dois séculos depois de *Os Lusíadas*, Diderot, comentando a circum-navegação de Bougainville, em 1774, cria o discurso do velho haitiano, à partida da esquadra francesa, condenando a intromissão desses estranhos na vida pacífica

e feliz das ilhas, aonde levaram a ambição, a cobiça, o ciúme, os conflitos nas relações sociais, a perversão nos enlaces sexuais, o sentido destruidor do «meu» e do «teu». E é nesta reciprocidade de pontos de vista — o dos homens da expansão, impelidos por um movimento que os destrói a eles próprios e à sua pátria, e a desintegração da sociedade indígena devido ao contacto com os intrusos, e logo a dupla condenação do processo histórico — que se constrói a humanidade, levando a esperar, como confia o príncipe de Nassau-Siegen, que a nova expansão — científica — seja por todos o conhecimento da verdade e a todos dê a felicidade pela virtude.

Os mitos
7.1. **Jerusalém, centro do mundo**
Objectivo supremo de toda a expansão: libertar o Santo Sepulcro.
B. de Breydenbach, *Le Grant Voiage de Jerusalem*, Paris, 1517. Gravura de Oronce Fine
(Bibliotheque Nationale de Paris)

CHRONICA

# DELREY D. IOAM. I.

## DE BOA MEMORIA,

E DOS REYS DE PORTVGAL O DECIMO.

PRIMEIRA PARTE.

*EM QVE SE CONTEM A DEFENSAM do Reyno atè ser eleito Rey.*

OFFERECIDA A MAGESTADE DELREY

DOM IOAM O IV. N. SENHOR

DE MIRACVLOSA MEMORIA.

*COMPOSTA POR FERNAM LOPEZ.*

Anno de 1644.

*EM LISBOA. Com todas*

A custa de Antonio Aluarez Imp.

Os mitos

7.2. **A aparição de Cristo a D. Afonso Henriques em Ourique**
O mito de fundação predestina o mito de cruzada da expansão.
Fernão Lopes, *Chronica de Dom Joam I*, Lisboa, António Álvarez, 1644.

CAPÍTULO IV

# Da geografia mítica e livresca às explorações reais

## I. O Preste João

De meados do século XI ao último quartel do século XII, no pensamento e na imaginação da Cristandade ocidental, em crescente intimidade de relações com Bizâncio, com o Maghrebe e com o Islame levantino, vão caldear-se em concepções e mitos geográficos compósitos novos os velhos fios da geografia fantástica da decadência romana, as tradições esfumadas e deformadas da existência de comunidades cristãs africanas e asiáticas, as tradições bíblicas e patrísticas, e os informes mais ou menos directos e mais ou menos deformados também de mercadores, aventureiros e viajantes, carreando igualmente material de proveniência muçulmana. Entre tais mitos, um dos que serão bafejados por extraordinária fortuna será o do Preste João — o de um vasto e poderoso império cristão senhoreado por um rei-sacerdote.

Tal concepção funde e confunde tradições e informações relativas a três cristandades: a abexim, a indiana, e a tartárica. Na Abissínia o reino de Axum, que no século II adoptara o grego como língua oficial e de 280 a 330 aproximadamente dominara a Arábia meridional, ao perder este domínio volta-se para o Norte e é por então que o sírio Frumentios o converte ao cristianismo; daqui a evangelização irradia setentrionalmente, do mesmo passo que progride do Egipto para o sul. A economia abexim mantém-se em relações intensas com a Arábia e o Oriente pelos portos do mar Roxo e desenvolve os seus laços com o mundo egípcio[1]. Desde a nomeação de Frumentios como primeiro bispo de Axum por Athanasius, é sempre ao patriarca de Alexandria que os abexins se dirigem para que nomeie o Abuna (bispo principal), e é assim a forma copta do cristianismo — o monofisismo ou jacobismo — que caracteriza a sua igreja; os cristãos abexins vão em peregrinação à Terra Santa e ao Monte Sinai; mas uma e outra cousa são dificultadas pela ascensão do

[1] E. Albertini, *L'Empire romain*, Paris, 1936, pp. 273 e 393-394.

Islame e seu domínio do mar Roxo, da Síria e do Egipto (fulminantemente conquistados de 632 a 642). O anel de ferro vai mesmo apertar-se, na Cristandade europeia o conhecimento da Abissínia torna-se cada vez mais vago e do século XI ao XIV esta última encontra-se totalmente isolada e inacessível.

Entretanto pela rota caravaneira das estepes euro-asiáticas a evangelização caminhara para leste e cerca de 636 atingia a China. Por aqui é a forma nestoriana do cristianismo que se implanta. Mas houve um largo refluxo, devido ao qual esta religião desapareceu da China cerca do ano 1000. No começo do século XI a cristianização recomeça todavia na Tartária, convertem-se agora os turcos Kereitas que ocupam a região dos rios Orkhon e Tula e se estendem a sueste até à Grande Muralha, com a pretensão à hegemonia no Gobi. A oeste deles, os turcos Naiman deixam impregnar o seu chamanismo de influências nestorianas. A norte da grande muralha e a sueste do deserto de Gobi os turcos Ongutos seguem o cristianismo nestoriano[2].

Foi também o nestorianismo que se implantou na Índia, provàvelmente em proveniência do golfo Pérsico, cuja cristandade desde cedo se desenvolvera segundo a liturgia siríaca, e por isso daí passaria por via marítima ao Malabar, Ceilão e Coromandel. Cosmas Indicopleustes em 520 soube de comunidades cristãs em Coulão e na ilha da canela, e no século VIII tabuinhas de cobre atestam que na província da pimenta existiam, embora não numerosas. Mas a introdução do cristianismo nessa Índia dekkani não deve anteceder de muito a primeira referência, a do mercador grego[3]. As apócrifas *Actas de S. Tomé*, originàriamente em siríaco e depois traduzidas para as outras línguas, sendo a tradução latina do século VI, relacionam a evangelização da Índia com esse apóstolo cujo túmulo se encontraria no reino dos soberanos sucessivos Mazdai e Vizan, logo para as regiões da Pérsia, e depois em Edessa, mas que outra tradição coloca em Meliapor, na costa oriental indiana. As *Actas* referem que o apóstolo teria sido chamado por um rei identificável com o partho Gondofares que senhoreava os Çaka do Seistão e provàvelmente Kabul, o Pendjab ocidental (Táxila) e o Sinde[4], logo toda essa placa rotativa das relações caravaneiras entre a Pérsia, a Euro-Ásia das estepes e a Índia.

A primeira notícia explícita e pormenorizada referente ao Preste João encontra-se na crónica do bispo Otto Von Freisingen (anterior a 1158), que a ouviu em Viterbo em fins de 1145 da boca de Hugo, bispo de Gábala, vindo do Levante ao Ocidente após a queda de Edessa em poder dos mouros (1144) a pedir auxílio contra o Crescente. Nessa cidade e região levantina precisamente é que, segundo veio a mostrar Slessarov, se deve ter caldeado a tradição das Actas de S. Tomé com as

[2] R. Grousset, J. Auboyer e J. Buhot, *L'Asie orientale des origines au XV^e siècle*, Paris, 1941, pp. 278 e 294.

[3] Nilakanta Sastri, *A History of South India*, Oxford, 1955, p. 421.

[4] R. Grousset, *ob. cit.*, p. 65.

notícias de comunidades cristãs orientais que no apóstolo e nos Reis Magos se iriam filiar. Segundo o bispo sírio, um «Johannes Presbyter» teria, alguns anos atrás, alcançado uma esmagadora e sangrenta vitória sobre os Medos e Persas; pretendera seguidamente vir libertar Jerusalém, mas não pudera transpor o Tigre e regressara ao seu império que se estendia a leste da Pérsia e da Arménia; esse rei-sacerdote descendente de um dos Reis Magos senhoreava um povo como ele cristão nestoriano e usufruía de fabulosas riquezas.

Os mongóis sinizados Kitat, cujo reino ocupara o Norte da China, incluindo Pequim, de 936 a 1125, foram a esta última data em parte expulsos para o Gobi e a região do rio Tula, e um dos seus grupos, conduzido por Ye-liu Ta-che, assentou a sua soberania sobre uma parte dos Uigures e conjuntamente conquistaram desde Imil a nordeste e o Altai a leste a Kachgar, e Yarkand a sudoeste, avançando uma cunha em direcção ao noroeste entre o lago Balkach e o rio Syr-Dárya. Assim se formou o império dos Qara-khital com capital em Balassaghum, sob o soberano de título *gur-khan*; cunha budista e de cultura chinesa penetrando no mundo muçulmano de cultura árabo-persa. Ora Ye-liu Ta-che conquista Samarkande em 1137 e derrota em 1147 (Setembro 9) em Qatwân o sultão seldjúcida do Irão oriental, anexando a Transoxiana[5].

A chegada à Síria cristã da notícia do avanço destes inimigos do Islame é que levaria a confundi-los com os nestorianos da Tartária, e Ye-liu Ta-che teria sido por isso identificado erradamente com o João Presbítero. Mas bastaria o facto de se tratar de adversários dos muçulmanos para essa confusão e identificação errada? Deve ter jogado a proveniência geográfica dos Kitat, visto que vinham das bandas dos Ongutos e Kereitas, realmente cristãos nestorianos; na amálgama da migração para norte e depois oeste é até possível que alguns destes se lhes tivessem juntado. Certos traços de um budismo pouco puro podem ter contribuído para o confundir com o cristianismo.

Todavia é a identificação do *gur-khan* com o *Johannes Presbyter* que continua a surpreender. Na verdade, pela mesma época corre a notícia de que um bispo patriarca dos Índios viera entre 1119 e 1124 a Constantinopla, donde passara a Roma, segundo uma versão a fim de receber o pálio, segundo outra para que o imperador nomeasse novo rei do país por morte do que reinava. Na versão primeiro referida dá-se mesmo o nome do bispo: João. Em ambas é o papa a suprema instância — e isto faz suspeitar de que tanto o anónimo *De adventu patriarchae Indorum sub Calixto papa secundo* como a carta do abade Odon de Reims, esta anterior a 1151, fazem parte de uma propaganda para que a igreja bizantina aceitasse a supremacia romana, mostrando que até os nestorianos se lhe subordinavam. Ora não parece fácil, contràriamente ao que pretenderam d'Avezac e G. Oppert, derivar o siríaco

[5] Idem, p. 275.

*Juhanan* do título *gur-khan*, tanto mais que este só entrou a ser usado pelos descendentes de Ye-liu Ta-che e não pelo fundador[6].

A popularidade do nome e da lenda veio sobretudo com uma carta apócrifa que circulou a partir de 1165, supostamente escrita pelo Preste João e endereçada ao imperador bizantino Manuel e, em versões sucessivas, a Frederico Barbarroxa e ao rei de França. Desta carta conhece-se uma centena de cópias manuscritas, em diversas línguas; o seu conteúdo foi-se aliás desenvolvendo e engalanando com as sucessivas versões e o tempo, incorporando elementos novos.

O rei-sacerdote é o mais poderoso monarca da terra, suzerano de dezenas de reis, senhoreando as três Índias, rodeadas e atravessadas pelos rios que nascem no Paraíso Terreal, opulentas de pedras preciosas, ouro, prata e pimenta. O Preste, dono de fabulosos tesouros, habita num pálacio de ébano e cristal com tecto de pedras preciosas adornado de estrelas, com colunas de ouro; à sua mesa sentam-se o patriarca de S. Tomé, os bispos de Samarkande e Susa e trinta mil visitantes; a todos os pobres de seus senhorios e alheios dá de comer. O legado da geografia mítica da decadência romana vem incorporar-se na carta — desde os unicórnios aos pigmeus, passando pela Amazónia e a fonte da eterna juventude. O reino confina com a raça maldita de Gog e Magog, em certas interpolações confundida com as dez tribos dispersas de Israel, a qual se alimenta de carne humana crua, e com o Anti-Cristo quase chegará a dominar o mundo para vir a ser destruída pelos coriscos divinos[7]. Na carta entram elementos do ciclo de Alexandre Magno e das lendas da tradição de S. Tomé.

Pela mesma altura em que começou a espalhar-se essa carta, um médico particular do papa Alexandre III, Philippus, que deve ter feito a peregrinação da Terra Santa e aí encontrado peregrinos abexins, contou-lhe de um Preste João rei da Índia, que desejava instruir-se no verdadeiro catolicismo e ter uma igreja em Roma e um altar na igreja de Jerusalém. Em 27 de Setembro de 1177 Alexandre III escreve ao Preste uma carta cujo mensageiro era o seu médico; este deve ter-se dirigido para a Abissínia, mas ignoramos se a sua missão se gorou[8].

À aproximação da Quinta Cruzada, durante ela e depois, pelo Levante cristão e pela Europa perpassa um sopro de profetismo e de esperanças redentoras, aproveitando até profecias traduzidas do árabe. No começo do século XIII, crê-se que David, filho do rei de Israel Preste João, virá libertar o seu povo; outros textos falam do Preste também como *rex Judaeorum* em vez de *rex Indorum* — o povo escondido (*populus absconsus*) desde Alexandre Magno para lá das serranias do Cáspio e que, segundo outros, não se sabe bem se é cristão se judaico se nem uma nem

[6] Idem, *ibidem*.

[7] Texto fac-similado da versão francesa quatrocentista editado por Slessarev; trad. portuguesa dela por Domingos Maurício.

[8] Denison Ross, em *Travel and Travellers of the M. A.*, pp. 179-180.

outra cousa. O bispo de Acre, Tiago de Vitry, insiste, à volta de 1221, na vinda de David, rei das duas Índias, chamado vulgarmente Preste João, em auxílio da Cristandade com povos de ferocidade tal que devoram os mouros. Esse rei David era na realidade o grande e terrível Gengis Khan, que com as suas hordas tártaras atinge o Cáspio em 1221[9]. Há outras razões que explicam a confusão, além da geralmente apontada de Gengis Khan ter sido o flagelo do Islame, logo um aliado virtual para a cruzada cristã. Já o pai se apoiara nos nestorianos Kereitas, na sua infância Gengis viveu entre eles, depois foi vassalo do seu chefe Toghril e a este ficou a dever em parte a sua ascensão, ajudando-o por seu turno; ambos auxiliaram Pequim contra os Tártaros, e Toghril recebeu então o título de *wang-khan* (= o *khan*-rei), em mongol *Ong-khan*. Quando conquista os Kereitas, Gengis casa um filho com uma sobrinha do chefe derrotado. Para bater os Naiman, Gengis alia-se ao outro ramo nestoriano, os Ongutos, que depois conquistará. Por outro lado, na Grande Assembleia de 1206 que confirmará Gengis como *khan* supremo, o *chamane* anuncia que o Eterno Céu Azul é que o designara para seu enviado na Terra[10].

Com o Ong-khan dos Kereitas é que precisamente é identificado o Preste João pelo clérigo sírio Gregório Abulfaraj Bar-Hebraeus (1226-1286), que lhe chama *Malik Juhanan*. Mas o título dado pelo imperador chinês é do fim do século XII e o nome de Preste João já vem pelo menos da sua primeira metade[11]. Se Juhanan não pode pois provir de *Unc-khan* (como não podia Gur-Khan), constata-se por Abulfaraj a tendência a localizar o Preste na Ásia Tártara e daí as razões de possível confusão quer com Gengis Khan quer com o rei dos Kereitas. Em 1251 São Luís envia Guilherme de Rubruck, que pelo Don e Volga alcança Karakorum; por todo o caminho vai encontrando comunidades cristãs, mas o rei João seria um pastor que senhoreava os Naiman, considerados nestorianos, e que teria conquistado o Kara-Catai (Qara-khitai) após a morte do Con-khan que era o rei deste Cataio Negro; o Unc-khan seria o irmão do rei João, e como ele pastor, senhoreando um reino também nestoriano com capital em Karakorum. Mas Rubruck acrescentava uma nota céptica: ao viajar pelo país dos Naiman poucos tinham ouvido falar do rei João[12]. É todavia para a identificação do Preste João com o Unc-khan, que já encontrámos em Abulfaraj, que vai Marco Polo, mostrando-no-lo, primeiro, suzerano de Gengis Khan, e depois derrotado e morto por este; o seu reino ocuparia a região Tenduk, nome também da capital, os habitantes seriam na maioria cristãos e o seu rei seria igualmente sacerdote, embora entre eles se encontrem idólatras e muçulmanos. Na época de Marco Polo (fim do século XIII), decadente, vassalo do Grão-khan,

---

[9] Paul Alphandéry, *La Chrétienté et l'idée de croisade*, vol. II, Paris, 1959, pp. 169-171.

[10] R. Grousset, *ob. cit.*, pp. 279-294.

[11] Domingos Maurício, pp. 24-25, seguindo Slessarev, pp. 83-87.

[12] G. de Rubruck, cap IX (ed. Manuel Komroff, *Contemporaries of Marco Polo*, Londres, 1929, pp. 111-112).

o Preste era o rei Jorge[13], quarto descendente do primeiro, cujos domínios estavam muito reduzidos em relação ao que tinham sido, abrangendo as regiões ditas Gog e Magog, ou sejam, respectivamente, o país dos Ung e o país dos Mongul, estes Tártaros[14]. Repare-se que o viajante veneziano é o primeiro a localizar o túmulo de S. Tomé em Meliapor, na costa oriental da Índia (no que será logo seguido por Giovanni da Monte Corvino), dissociando pois as duas lendas. Odorico de Pordenone, que, tendo partido em 1318, alcançara a China por via marítima, regressa pelas estepes euro-asiáticas à Europa (1330): tendo saído do império do Cataio, ao fim de 50 jornadas entra no império de Preste João, cuja principal cidade é Kosan; daí passou à província de Casan ou Kansan, que leva outras 50 jornadas a atravessar, e desta ao Tibete; o capítulo intitula-se «Das províncias da China», mas o relato não deixa dúvidas de que é já fora do império chinês que o frade situa o Preste[15]. Tem-se identificado o império do Preste João indicado por Odorico com o reino dos nestorianos Ongutos[16], e a província Kansan, uma das doze do Grão-khan, com o Ken-zan-fu de Marco Polo (cap. 34 do livro II), ou seja o Chen-si[17]. Mas como Duarte Leite notou, o frade nem sequer cristão o diz.

Na apócrifa carta do Preste ao imperador bizantino diz-se que o seu reino confina com Gog e Magog. Segundo Marco Polo estas seriam as duas províncias de que se comporia o seu império. Ora, na profecia de Ezequiel, Gog é o rei da terra de Magog, chefe de Mosoch e de Thubal; com os Persas, os Etíopes e os da Líbia virá contra Israel, sendo punido por Jeová — o fogo devastará Magog e as ilhas[18]. Um sacerdote húngaro escreve em 1241 a Guillaume d'Auvergne, bispo de Paris, e nessa carta identifica o flagelo tártaro com o Gog bíblico[19]. Na *Ymago Mundi* de Honório, cerca de 1100, lê-se: «In India est mons Caspius, a quo Caspium mare vocatur. Inter quem et mare Gog et Magog ferocissimae gentes, a magno Alexandro inclusae feruntur.» E a notícia, com a indicação de que comem carne animal e humana em cru, passou para a hispânica *Semeiança del Mondo* (1223).

O franciscano Giovanni da Pian del Carpine, que de 1245 a 1247 vai da Europa a Karakorum e volta, na sua *Historia mongolorum* dá uma localização inteiramente diferente ao Preste João. Um filho de Gengis Khan teria conquistado primeiro a Índia Menor, habitada por sarracenos de pele escura conhecidos pelo nome de Etíopes, e seguidamente teria entrado com o exército mongol na Índia Maior. O rei deste país, chamado Preste João, tê-lo-ia porém repelido graças ao artifício de cavalaria

---

[13] Que o bispo de Pequim Giovanni da Monte Corvino pretende ter convertido à ortodoxia. Ver Duarte Leite, *História dos Descobrimentos*, vol. I, p. 25.

[14] Marco Polo, livro I, caps. 44, 45 e 54, e livro II, cap. 31.

[15] Cap. 15 (pp. 248-249 da ed. Komroff cit. na nota 33).

[16] Denison Ross, *ob. cit.*, p. 182.

[17] Percy Sykes, *À la recherche du Cathay*, p. 187.

[18] Ezequiel, XXXVII e XXXIX, 1-15.

[19] Clément Schmitt, introd. a *Histoire des Mongols*, Paris, 1961, p. 11.

montada por estátuas de cobre donde saía fogo. Para regressarem ao seu país, os mongóis teriam passado por desertos e regiões habitadas por cinocéfalos[20]. Ora na apócrifa carta do Preste, do século XII, refere-se também o deserto — onde iria adorar o corpo do profeta Daniel — e a região dos homens com cabeça de cão[21]. Na realidade, Gengis Khan com seu filho Tolui conquistou o Khorassane em 1221, e em Novembro derrotou junto ao rio Indo o filho do sultão de Khwarezm, que antes derrotara em Perwân (ao norte de Kabul) um exército mongol[22]. Como é que Pian del Carpine pode ter transformado estes factos naquilo que na sua *História* narra? Parece mais provável que a sua narrativa tenha partido da invasão mongol do Pendjab e queda de Lahore em 1241, seguidas de severa derrota em Uch em 1245[23]. O inimigo indiano do flagelo tártaro seria fàcilmente confundido, embora muçulmano, com um rei cristão...

A Gregório IX comunica em 1237 um dos frades que andavam pela Terra Santa: «Temos recebido muitas cartas do patriarca nestoriano, a quem obedece a grande Índia, que é o reino do Preste João, e as terras vizinhas do Oriente.»[24] Esta Índia deve ser a maior, isto é, a pròpriamente dita, e assim esta localização corresponderia à de Pian del Carpine poucos anos volvidos.

O trecentista romance geográfico de John Mandeville combina Marco Polo e a carta apócrifa do Preste nas suas versões desenvolvidas e interpoladas. O Preste João, imperador da Índia, tem os seus domínios entre a Báctria e o Cataio, mas, embora suzerano de vários reis, não é tão rico e poderoso como o Grão-khan. São suas terras atravessadas e recortadas em ilhas pelos rios que nascem no Paraíso Terreal. Entre as maravilhas do seu império conta-se o deserto com verdadeiras ondas e marés de areia (um tópico proveniente da carta). Cristão, ele e uma grande parte do seu povo, o Preste costuma casar-se com uma filha do Grã-khan e este com uma filha do primeiro. A descrição do seu palácio é tirada da carta, bem como a de todo o fausto da corte. Para ir para o seu império passa-se pela Pérsia e por Ormuz; para leste dele fica a ilha Taprobana; mas o próprio império conta inúmeras ilhas, antípodas à Inglaterra, e para além das quais fica a zona de escuridão e as montanhas que conduzem ao paraíso[25]. Bem vistas as cousas, Mandeville parece situar o Preste João na Índia e nas Maldivas, embora confundindo com elementos de localização extremo-oriental (tartárica).

Nicolò di Conti, cujas viagens se desenrolaram de 1414 a 1439, fala dos cristãos nestorianos espalhados por toda a Índia «como entre nós os Judeus», e refere

---

[20] *Histoire des Mongols*, trad. Cl. Schmitt, cit., pp. 63-64.

[21] Pp. 15, 21 e 19 da trad. Domingos Maurício.

[22] Grousset, *ob. cit.*, p. 300.

[23] Majumdar, Raychaudhuri e K. Datta, *An advanced History of India*, Londres, 1951, p. 287.

[24] Oliveira Martins, *Portugal nos Mares*, vol. II, cap. I, apêndice B.

[25] Viagens de Mandeville, caps. 86, 87, 97, 98, 100, 102 e 104.

o túmulo de S. Tomé em Meliapor no Malabar; mas não cita o nome do Preste João nem as cristandades da Tartária ou da Etiópia. Poggio Bracciolini, que lhe redigiu o relato (até 1450), acrescentou porém as informações de um cristão vindo da «Índia Superior que é contra a parte do setentrião» e as de alguns abexins vindos igualmente a Roma. Segundo o primeiro, a 20 jornadas do Cataio demora um rei que ele e todos os seus súbditos são cristãos nestorianos; o patriarca é rico de ouro e prata; mas em poder ninguém sobreleva o Grã-khan. Por dificuldade de intérprete, não conseguiu o secretário de Eugénio IV obter mais precisões. Os abexins informaram-no sobre o Nilo, sobre o país, suas gentes e costumes delas, alongando-se quanto aos animais. Todavia nem o nestoriano oriental nem os cristãos da Etiópia citaram sequer o nome do Preste João[26].

Mas no século XV a localização asiática do Preste está ainda em favor nos países setentrionais da Europa. Assim, Gilles le Bouvier, no seu *Livre de la description des pays*, terminado entre 1451 e 1455, diz que «Oultre ce pays d'Illande ne trouverés ne ysles aultres devers le couchant. Et disent aucuns que se une nef tiroit tout droite à la longue qu'elle se trouveroit en la terre de preste Jehan. Et les aultres disent que c'est le bout des terres du costé d'occident.» (em *Recueil des Voyages*, t. XXII, pp. 123-124). Tal rota oceânica em direitura para oeste supõe como termo as imediações do Cataio ou este próprio império. O último a situar o Preste nesta região extremo-oriental é Martin Behaim, no seu célebre globo feito em Nuremberg em 1492, embora mencione um imperador da Abissínia: é que se ateve à autoridade de Marco Polo para o extremo-oriente.

Vimos já que à volta de 1177 chegaram a Roma notícias indirectas do Preste que levaram o Papa a supô-lo em África ao sul do Egipto. Mas desde a fulminante expansão do Islame que as relações com a Abissínia se tinham tornado ténues, e com as cruzadas os soldões do Cairo Fatimidas (909-1171) e depois Ayubidas (1169--1254), e mesmo até os primeiros Mamelucos Bahridas impediram a entrada na Abissínia aos cristãos e a passagem de abexins aos reinos do Levante, com receio de uma coligação que os colocasse entre duas frentes. Só em 1316 uma primeira missão romana, enviada por João XXII e composta de 8 dominicanos, conseguiu chegar à corte do Négus. Alguns abexins entraram para a Ordem. Um padre que esteve alguns anos na Abissínia contou o que viu ao conde de Foix e depois, em 1391, a João I, rei de Aragão. Em 1402 Veneza acolhia uma embaixada enviada pelo négus David I, a qual trazia de presente leopardos e arómatas. Compõe-se um itinerário, com um vocabulário para a conversação em árabe e em amhárico; a rota aconselhada parte de Veneza, passa por Jerusalém e, evitando o Egipto, termina em Axum. Por esta via chegaram em 1408 a Bolonha alguns peregrinos abexins. O duque de Berry expede um mensageiro ao Preste etíope. Em 1427 chegam à corte de Afonso V de Aragão dois embaixadores, que propuseram uma liga contra os infiéis, e o

[26] *Ho Livro de Nycolao Veneto*, ff. 93-95v. (reed. Esteves Pereira, Lisboa, 1922).

rei aragonês ofereceu o estabelecimento de laços matrimoniais entre as duas casas reinantes; foi em Valência que teve lugar a recepção, na presença do legado pontifício, cardeal de Foix. Uns doze delegados do Preste, vindos a convite de Eugénio IV ao concílio de Ferrara-Florença, entravam em Roma a 10 de Outubro de 1441. Já nesta primeira metade do século XV se sabe na Europa que o Nilo vem da terra do Preste João e que, como escrevia um escudeiro do duque de Borgonha, se a esse imperador aprouvesse «il feroit bien aller la rivyère aultre part»[27].

A cartografia acompanhou os progressos dos conhecimentos geográficos que as relações religiosas, a diplomacia e o comércio proporcionavam desde começos do século XIV. Como já Oliveira Martins sublinhou, no Atlas Catalão de 1375-1380 «vê-se, entre as palavras *África* e *Nubia*, a figura de um imperador coroado, empunhando o ceptro, e ao lado esta legenda: «...de Sanayns, ciutat do... est... de Nubia. Esta tos temps en guerra e armes con crestians de Nubia, qui son so senyoria de l'imperador de Etiopia de la terra de preste Johan.»[28] No Extremo Oriente continuam a figurar Gog e Magog. Na carta de Meciá de Viladestes de 1413 o Preste aparece igualmente localizado na Abissínia. Num planisfério catalão de meados do século XV figura-se um «Rey de Nubia» (abaixo do soldão de Babilónia, isto é, do Cairo) e ao lado uma legenda esclarece: «Assi senyoria un rey de Nubia lo quall sta continuamẽt en guerra ab los crestians da Nubia losqualles son sotamessos al preste johan de les indies»; e à direita e um pouco abaixo da Núbia, entre dois braços que vão ter ao Nilo egípcio, figura o próprio négus: «En sta provincia sta lo gran anperator presto johan senyor de les indies losquals son negres...»[29] Mas também a própria cartografia veneziana não segue a este respeito o Marco Polo: é na África Oriental que o mapa de Andrea Bianco, de 1436, traz a legenda «imperii prete ianis»; o mapa-do-mundo de Fra Mauro, de 1460, inclui uma carta da «Abassia» bastante pormenorizada e exacta, em especial das regiões de Tigré, Amhara e Choa, de igual modo identificando o seu imperador com o Preste João. Num planisfério circular dito Vaticano-Borgiano, de autor desconhecido, da primeira metade do século XV, lê-se, na mesma posição, «Nubia christianorum sedes presbiteri Johannis cuius imperium ab ostio Gades per meridiem usque ad fluvium auri.»[30]

Que em certos meios, particularmente da Península Ibérica, era já corrente localizar o Preste na África, mostra-o, como já Duarte Leite apontou (vol. I, p. 100), o *Libro del conoscimiento de todos los reinos* (1348 ou pouco depois) que pertence ao mesmo género de romance geográfico que as *Viagens* de Mandeville um pouco posteriores. Nesse relato de imaginárias viagens de um frade mendicante lemos:

---

[27] Sobre o que antecede, Ch. de La Roncière, *La Découverte de l'Afrique au Moyen Âge*, Cairo, 3 volumes, 1924-1927; Denison Ross, *ob. cit.*, pp. 192-193.

[28] *Portugal nos Mares*, t. II cap. I, apêndice B.

[29] Reprodução na *História de Portugal* dirigida por Damião Peres, vol. III, p. 377.

[30] Reprodução em Damião Peres, *Hist. dos Descobrimentos*, 1.ª ed., p. 40.

«Atravessando este grande rio, fez primeiro uma extensa viagem ao longo das suas margens, que são assás povoadas, e chegou a uma grande cidade chamada Graçiona e que é a capital do império de Abdeselib, palavra que significa «servo da Cruz». Abdeselib é o defensor da igreja da Núbia e Etiópia, e defende o Preste João, o qual é patriarca da Núbia e da Abissínia e governa muitíssimas terras e também cidades de cristãos. Mas são de pele negra e traçam com fogo o sinal da cruz como testemunho de baptismo. Conquanto sejam negros, são homens socegados, de bons sentimentos, e têem discernimento e doutrina. Disseram-lhe que os genoveses, cuja galé se quebrara em Amenuam, e que se salvaram, tinham sido trazidos para aqui.» Costuma identificar-se Graçiona com a cidade dita em amhárico Agara-Sion, ou seja, Axum, Civitas Syone da cartografia[31]. Vimos já como entender o título Abd-es-Selib. O final refere-se possivelmente, não a uma das galés dos Vivaldi (como pretendera Caddeo), mas sim à expedição que pelo mar Roxo foi em sua busca.

O *Libro del conoscimiento* foi conhecido dos capelães que acompanharam Béthencourt à conquista das Canárias, Boutier e Le Verrier, que o utilizaram na sua crónica *Le Canarien* (caps. LV, LVI, LVIII), como já Jaime Cortesão notara. A Núbia é habitada de cristãos, cujo patriarca se chama Prestes João; é no seu país que nasce o rio de que um dos braços é o Nilo egípcio e o outro é o rio do Ouro que corre em direcção ao ocidente — às Canárias; da terra do Preste vêm muitos bens e riquezas, por isso Béthencourt tinha a intenção «d'ouvrir le chemin du fleuve de l'or; car s'il en venoit à bonne fin, se seroit grandement l'onneur et le prouffit du royaulme de France et de tous les royaulmes crestiens, veu que l'on approcheroit les marches du Prest Jean» (cap. LVII). Na terra firme face às ilhas esperavam os normandos obter notícias destes, por intermédio dos cristãos Farfus — sabemos que os cavaleiros cristãos Farfanes tinham servido o sultão de Marrocos até 1390[32]. A capital do Preste seria a cidade de Melee (cap. LVI) — identificável com Mali, sede do império mandinga? Assim, pois, os domínios do Preste estender-se-iam em direcção ao Atlântico e seriam acessíveis pelo rio Senegal — como aliás já vimos que também indica o planisfério Vaticano-Borgiano da primeira metade de Quatrocentos. Conclusão de importante alcance para a génese dos descobrimentos.

Quais as razões destas diferentes e, em parte, sucessivas localizações do mito geográfico-religioso do Preste na Tartária, na Índia em sentido estrito e na Abissínia?

Como vimos, as tentativas de derivar *João*, *Johanes*, através do siríaco *Juhanan*, de algum título oriental como *gur-khan* ou *unc-khan* falham todas por dificuldades fonéticas e invencíveis impossibilidades cronológicas. A única teoria que parece explicativa e provável é a que parte da maneira de se dirigir ao négus em amhárico e gue'ez. O título verdadeiro é *Ya Etiopia Negus* = Imperador da Etiópia. Mas naquelas línguas os súbditos dirigem-se-lhe por *zan hoy* (como já Almeida

[31] Caddeo, *Le Navigazione Atlantiche*, pp. 32-36.

[32] Nota de Serra Ràfols a *Le Canarien*, p. 190.

mostrara na sua *História da Abissínia*; era assim ainda com Menelik II (†1913). *Žan* talvez derive do etíope *dayyânî* = juiz (Denison Ross). *žan hoy* ( = meu senhor) seria compreendido pelos Europeus como *Giannoi*, *Giovanni*, *Johannes*, donde o nosso *João*. Incontestàvelmente, mesmo na tradição que o localiza na Ásia, Preste João é um duplo título de funções. Não se tem, na verdade, reparado numa passagem da carta apócrifa do século XII: «Nós também cantamos nele [altar de S. Tomé], nos dias de festa, durante o ano, e é por isso que se nos dá o nome de Preste João, porque somos preste por oferecermos o sacríficio do altar, e somos rei porque administramos justiça e direito.»[33] Não sofre pois dúvidas que preste = sacerdote e joão = rei, aquele que administra justiça e direito — precisamente o sentido de *dayyânî* em etíope. Destarte, Denison Ross deve ter razão: foi como título em proveniência da Abissínia que a expressão primeiro chegou à Europa; como mais tarde e durante séculos a Abissínia se tornou inacessível, dada, por outro lado, a ampla aplicação do nome Índias e a descoberta de cristandades na Ásia, o império do Preste deslocou-se quer para a Tartária quer para a Índia pròpriamente dita[34].

Deve principalmente pôr-se em causa um traço da mentalidade medieval: a incapacidade de se representar a Terra na sua totalidade, a enorme imprecisão das distâncias estimadas e das direcções pelas quais umas localidades se referenciam umas quanto às outras (é frequente o engano quanto aos pontos cardeais). Só com a nova ferramenta mental dos séculos XIV e XV, operando na cartografia com a bússola, passou a ser possível separar no espaço concebido regiões longínquas entre si mas que certas semelhanças aproximavam. Não se tem reparado, com efeito, que há traços comuns entre as três localizações. O reino do Preste fica sempre para as bandas do Paraíso Terreal e é atravessado pelos rios que nele nascem. Confina com o país dos homens com cabeça de cão: no mapa vaticano-borgiano da primeira metade do século XV lá vêm até desenhados na Etiópia, e lembremo-nos de que o *Esmeraldo* ainda os referirá. Por outro lado, para chegar ao império há que atravessar um deserto arenoso — na carta apócrifa chega a ser nomeado mar, e vimos que Mandeville descreve as suas marés; em mar arenoso falará ainda Martin Behaim na sua relação baseada em Diogo Gomes.

A volta do Preste João a África explica-se fàcilmente. Por um lado, o restabelecimento das comunicações com a Abissínia desde 1316 o mais tardar, e daí o reencontro do sacerdote-rei (juiz) — do preste *žan hoy*. Por outro lado, o dominicano Jordanus de Séverac, bispo de Coulão, nas *Mirabilia descripta* (1329) traça o seu itinerário através da Arménia, Pérsia e Guzerate e descreve a Índia; não tendo encontrado o Preste na Ásia, localiza-o na Abissínia («imperatorem Aethiopum, quem vos vocatis Prestre Joham»)[35], conquanto no-lo pinte com as côres fantásticas da

[33] P. 21 da trad. Domingos Maurício.

[34] Denison Ross, *ob. cit.*, pp. 184-185.

[35] Conde de Ficalho, *Viagens de Pero da Covilham*, p. 24.

carta apócrifa. No *Itinerarium* de Antoniotto Uso de Mare (1455) lê-se: «O Imperador e Patriarca cristão da Núbia e Etiópia, Preste João, chama-se *Abet Selip*, que significa *Cem Homens* [aliás, o nome dado pelos muçulmanos é *Abd-es-Salib*, isto é, «Servidor da Cruz»]. Estas regiões são as que ficaram ao Preste João depois que o Grão-khan do Cathay, de nome Castigan, lhe deu batalha em 1187 na bela planície de Tenduch no Cathay. Esmagado pela inúmera multidão dos adversários, o Preste João perdeu todos os territórios que possuía na Ásia. Conservou sòmente as províncias da Etiópia e da Núbia, em que abundam o ouro e a prata.»[36]

Quais as concepções acerca do Preste João que corriam em Portugal nos séculos XIV e XV?

Supunha-se que só no quinhentista *Auto do Infante D. Pedro de Portugal* de Gomes de Santo Estêvão é que a carta apócrifa do século XII teria sido pela primeira vez utilizada[37]. Na realidade, porém, como Randles revelou, um códice alcobacense de fins de Trezentos contém uma cópia dela em latim — logo ela foi então conhecida em Portugal[38]. É difícil todavia averiguar se exerceu qualquer influência no pensamento geográfico português, até aqui nenhuns vestígios se descortinaram. Nada indica que as viagens de Mandeville, em cuja substância se incorpora, chegassem à leitura do público português trecentista e quatrocentista. Quanto ao Marco Polo, existia em latim e em linguagem na Livraria de D. Duarte, logo antes de 1438; tinha sido trazido de Veneza, naquela primeira versão, pelo Infante D. Pedro, em 1428 regressado ao Reino. Na *Crónica da Guiné* aparece citado no texto e em glosas marginais mas sem relação com o Preste[39]. Como já Duarte Leite e outros notaram, em Portugal no século XV parece ter-se dado pouco crédito ao veneziano.

Nenhumas indicações há de que a *Índia recognita* de Poggio Bracciolini, onde vem inserto o Nicolò di Conti, fosse conhecida em Portugal na época henriquina, embora com o infante estanceasse no Algarve em 1455 um Patricio di Conti. Não é de excluir que do relato do veneziano tomassem conhecimento os embaixadores portugueses que em 1459 estiveram com Toscanelli; e talvez já alguns lamirés sobre a sua viagem oriental filtrassem até Portugal pelos delegados ao concílio de Ferrara-Florença (1438-1441), mas neste caso sem as informações, preciosas para o tópico em discussão, do suplemento de Poggio.

Quer a cartografia catalã, desde Trezentos, quer mesmo a cartografia italiana, pelo menos desde 1436 (mapa de Bianco), representavam o Preste na África ao sul

---

[36] Denison Ross, ob. cit., pp. 185-186.

[37] Domingos Maurício, pp. 30-31.

[38] «Studia», vol. V, 1960, p. 27 e pp. 40-46 (o texto latino)

[39] No texto do fim do capítulo XLVIII, para tornar verosímil a indicação de antropofagia de mouros da região de Arguim, na glosa marginal da f. 132, para dar verosimilhança ao costume da Gomera, de o marido oferecer a mulher ao hóspede, cita-se um costume análogo entre os Tártaros.

do Egipto. Conquanto rejeitássemos, como Duarte Leite, a influência da primeira na cultura de Portugal henriquino — aliás dificilmente negável depois de 1431-1434 —, bastaria pois a influência da segunda para levar a supor qual a concepção dominante nos meios portugueses. As relações destes com Castela e com as Canárias apontam igualmente no mesmo sentido da localização africana do Preste — lembremo-nos do *Libro del conoscimiento* e de *Le Canarien*.

Em 1442 Antão Gonçalves volta ao rio do Ouro a resgatar os primeiros cativos; ora D. Henrique encarrega-o de se informar não só daquela terra «mas ainda das Índias, e da terra do preste Joham, se seer podesse.» (*Crónica da Guiné*, cap. XVI). Dada a zona da costa ocidental africana aonde o seu servidor se dirigia — apenas umas 54 léguas ao sul do Bojador —, é evidente que a missão só tem sentido considerando que para o Infante o império do Preste é africano, mais ainda, que se estende em direcção ao oceano a oeste.

Sublinhe-se a traço bem grosso que a única vez que no texto zurariano se aponta o desejo de haver sabedoria sobre o Preste é em relação com uma viajem ao rio do Ouro; sabe-se que os portugueses confundiram um braço de mar com esse rio — afinal o Senegal — ansiosamente buscado. Ora recordem-se o *Libro del conoscimiento*, *Le Canarien*, o planisfério vaticano-borgiano: toda uma tradição ao longo de um século faz do rio do Ouro uma das vias de acesso aos cristãos da Núbia — ao império do Preste.

Cà da Mosto não se refere ao Preste. Mas Antoniotto Uso di Mare, em 1455, referindo-se à sua estadia no rio Gâmbia, diz: «Na verdade, pela terra firme faltavam menos de CCC léguas até o país do Preste João, não digo até à sua pessoa mas sim até onde começa o seu território; e se me tivesse podido demorar, teria visto o capitão do rei de Melli, o qual se encontrava a seis jornadas de nós com C homens, e com ele estavam V cristãos do Preste João.»[40] Ora o genovês viajava a bordo de navios portugueses, é muito natural que aqui transmita uma concepção e esperança comum a si e aos meios portugueses. Um reino que começava a menos de 300 léguas da foz da Gâmbia é incontestàvelmente africano, tanto mais que por terra se poderia atingir e que alguns desses cristãos tinham vindo até só 100 léguas de onde Uso di Mare lançou âncora. O texto não é bem explícito em todos os pontos, mas é-se tentado até a supor que o genovês — e os portugueses com ele? — confundiria o Preste com o rei de Mali — lembremo-nos de *Le Canarien*...

Na relação de Gomes-Behaim nunca se pronuncia o nome de Preste João nem se fala de cristãos em África; o mesmo acontece com o *Itinerário* de Münzer que, como aquela, remonta a um protótipo português de 1466-1476.

Informações algo precisas sobre o Preste João imperador cristão jacobita da Abissínia, podia-as ter colhido D. Afonso, conde de Barcelos, bastardo de D. João I,

[40] *Documentos sobre a expansão*, III, pp. 99-100.

na sua viagem à Terra Santa, que é anterior a 1415[41]. O infante D. Pedro não podia deixar também de as trazer do seu périplo europeu, embora portador do Marco Polo, pois em 1428 esteve em Veneza, Ferrara, Roma e Barcelona, e nestas cidades sabia-se da localização africana do Preste. Seu irmão D. Duarte casa em Julho desse ano com D. Leonor de Aragão; ora o pai desta, o rei D. Afonso, recebera no ano anterior em Valência dois embaixadores abexins. D. Pedro casa com D. Isabel, filha primogénita do conde de Urgel, pretendente à coroa aragonesa. Mas em 1452 vinha mesmo a Portugal — donde seguiria, enviado pelo rei, para Borgonha — um embaixador do Preste João: chamava-se Jorge[42], trata-se de Jorge Sur, enviado pelo Preste a Roma em primeiro lugar e aí chegado em Janeiro do ano anterior[43]. Aliás já a quando do concílio de Ferrara-Florença ou pouco depois os delegados portugueses podiam ter-se encontrado em Itália com os abexins jacobitas ou pelo menos ter tido notícias da estadia destes e do que diziam do país que representavam.

Em suma: não parece que no Portugal da época henriquina se tivesse acerca do Preste João outra concepção que não fosse a que situava na Abissínia o seu império e o alargava para Ocidente até ser penetrado pelo ansiado rio do Ouro.

Sob D. João II é a concepção que continua a dominar, tanto mais que a cartografia joanina, como Teixeira da Mota demonstrou, encurta em longitude o continente africano. É a que ainda é expressa na *Oração de obediência* proferida em 1485 por Vasco Fernandes de Lucena perante o pontífice. Em 1488 o rei jalofo Bemoim vem a Portugal pedir auxílio e informa acerca dos povos do interior guineense, entre eles dos «Moses» — os Mossi —, que por essas informações o Príncipe Perfeito presume serem cristãos, identificando seu soberano com o Preste. Por isso envia em 1490 Pero Vaz Bisagudo a construir uma fortaleza na foz do Senegal «como porta per que, com ajuda destes povos jalofos que ele esperava em Deos que per meyo deste principe dom Joam Bemoij se converteriam à fé (como se converteo o reino de Congo), podia entrar ao interior daquella gram terra, té chegar ao Preste, de quem elle tanto fundamento fazia pera as cousas da Índia». (Barros, *Década I*, livro III, caps. VII e VIII). Mas antes o monarca português tinha identificado com o mesmo Preste o poderoso rei Ogané, entre os negros comarcãos de Benim tido como sumo pontífice, e de que soubera por João Afonso de Aveiro e pelo embaixador de Benim que esse trouxera a Portugal entre 1484 e 1486; o Ogané demoraria a umas vinte luas de caminho — menos de 250 léguas, no cômputo de Barros (*Década I*, livro III, cap. IV). Vê-se que depois D. João II deve ter mudado de opinião (a identifi-

[41] Zurara, *Crónica da Tomada de Ceuta*, cap. VIII, já cit. por Esteves Pereira na Introd. ao *Marco Polo*, p. XXVII, nota.

[42] Carta de quitação de Gonçalo Pacheco, 1456, Torre do Tombo, Chancelaria de D. Afonso V, livro 1, f. 78. Publicada por Pedro de Azevedo, *Documentos das chancelarias relativos a Marrocos*, vol. II, n.º CCCXXI, p. 375.

[43] Ch. de Witte, *Les bulles pontificales*, p. 453.

cação do Ogané com o Preste é que deve estar na base da ilusão contida na *Oração* de Lucena, seguida da desilusão da segunda viagem de Diogo Cão e por isso regresso a uma localização mais setentrional do négus). Não nos parece, por tais razões, que seja essa identificação Ogané-Preste a que figura no mapa de Cantino (1502), onde o rei cristão estaria a umas 350 léguas de Benim, como pretendeu Teixeira da Mota. Nesse planisfério lê-se a seguinte legenda: «Terra del Rey da nubia, o qual Rey sempre traz continuadamente guerra com o Preste João, o qual Rey he mouro e he muyto inimigo de cristãos.» Supôs aquele historiador que tal rei da Núbia seria o imperador sonrhai, de facto muçulmano, Sonni Ali, que até sua morte (1492) derrotou os Mossi e dilatou o império. Mas não: a legenda de Cantino retoma pura e simplesmente as legendas da cartografia catalã e italiana dos séculos XIV e XV, onde figura sempre, como vimos atrás, um rei da Núbia em constante luta com o Preste João. O mapa confirma todavia a localização em África do rei-sacerdote cristão, adoptada em Portugal.

E nunca os Portugueses procurariam o Preste na Ásia. Já na primeira viagem do Gama, em Moçambique souberam que ele estava muito dentro pelo sertão, só lá se podendo chegar em andadura de camelos, mas «que tinha muitas cidades ao longo do mar que os moradores delas eram grandes mercadores e tinham grandes naus.»[44] Iam começar os longos esforços para o alcançar pelo mar Roxo e África Oriental.

## II. As Índias, as Etiópias e o Nilo

Na geografia helénico-romana, como, em seu seguimento, na geografia cristã medieval, o mundo é fundamentalmente dividido em três partes: Europa, Ásia e África, separadas estas duas entre si não pelo mar Roxo mas sim pelo rio Nilo. Desde Heródoto (cerca de 450 a. C.), passando por Eratóstenes de Cirene (cerca de 220 a. C.) a Ptolomeu (cerca de 140 d. C.) a Índia situa-se na Ásia, para leste do rio Indo e até o Ganges, banhada pelo mar Eritreu e pelo mar Oriental ou golfo Gangético; mas já com o último geógrafo se nomeia também, parece, uma outra Índia para além do Ganges. Em África, a poente do Egipto e a sul do litoral mediterrâneo estende-se a Líbia e abaixo desta a Etiópia, terra dos Negros, para o interior da qual fica a misteriosa Agizimba. Com a decadência cultural, a partir do século IV o nome de Índia passou a ser aplicado com frequência, quer por autores gregos quer por latinos, à Etiópia. Procópio de Cesareia, no século VI, escreve que o Nilo corre da Índia para o Egipto, e no mesmo século Cosmas dito Indicopleustes por ter navegado pelo «Índico» teria viajado apenas pelo mar Roxo. Esta passagem à

[44] Álvaro Velho, *Roteiro da Viagem de V. da Gama*, p. 22 da ed. Fontoura.

A geografia mítica
8.1. **Mapa-do-mundo do** ***Apocalypse de Saint-Sever*****, século XI.**
(Bibliothèque Nationale de Paris, Ms Latins)

ASIA MAIOR
LIBIA

8.3. **O mundo terrestre circular**
Com o Preste João e o Paraíso Terreal, Gog e Magog, o Cataio, a Quersoneso de Ouro.
Mapa dito de Colombo, 1488-1492
(Bibliothèque Nationale de Paris — Géographie)

imprecisão resultaria, segundo Bury, do cessar do comércio directo com o Oriente[1]. Todavia já nos autores clássicos descortinamos flutuações no emprego geográfico de tais termos. Assim Heródoto, além dos Etíopes africanos (ao sul de um Nilo que corre de ocidente para oriente antes de inflectir para norte), povoa a Ásia marítima entre o golfo Pérsico e o rio Indo de «Etíopes orientais». Vergílio, nas *Geórgicas* (livro IV, pp. 288-294), falando do Nilo que fecunda o Egipto, di-lo rio que desce «ab Indis coloratis» — dos Índios de cor escura: trata-se evidentemente dos Etíopes; e Ovídio por *Indi* designa os árabes[2].

Na realidade, até à invenção e emprego sistemático da bússola e ao sistemático cálculo astronómico das coordenadas geográficas não havia possibilidade de se representar a forma da terra e de referenciar uns locais em relação aos outros; daí erros constantes extremamente grosseiros quer quanto às distâncias quer quanto às orientações, e por isso resvalava-se com toda a naturalidade a confundir terras longínquas e a separar terras próximas. Na Alta Idade Média predominam os mapas em ferradura no sentido leste-oeste (exemplo: o de Albi do século VIII), em que o Mediterrâneo ocupa o vão central longitudinal e nas duas pontas estão Hispânia e Mauritânia face a face; a Etiópia alonga-se no bordo exterior à direita da Mauritânia, Numídia, África, Líbia e Egipto; a Índia fica na parte superior esquerda da volta, entre a Arménia (esta junto ao Cáspio) e a Média. Nessa concepção o oceano circunda toda a terra[3]. O mesmo acontece nos mapas ovais, de que podemos considerar protótipo o do monge espanhol Beato (cerca de 776); o eixo maior é norte-sul; em África, ao sul da Líbia são os *deserta arenosa* e meridionalmente a estes (o Sáara) é a Etiópia banhada pelo *mare rubrum* que a separa de uma *quarta parte do orbe* inhabitável por causa do calor; para oriente da Párthia, na Ásia Maior, estende-se a Índia, entre dois rios — claramente o Indo e o Ganges, este correndo do Paraíso Terreal (ao norte do qual fica a Escítia), donde se vê também nascerem o Tigre e o Eufrates[4]. Deste mapa-do-mundo de Beato sairão deformações as mais estranhas; assim a de um códice parisiense do século XI ou XII em que os dois eixos são mares comunicantes com o oceano circundante (*mare magnum*) e os países aparecem numa inextricável confusão, sem a mínima preocupação de orientação recíproca: a Índia está a norte da Líbia (por seu turno a norte da Etiópia) e a oeste da África (que tem a Judeia e a Palestina a sul) e é separada por um *mare rubrum* de Toledo e da Galiza![5] Numa terceira categoria de mapas, ditos de T dentro do O, a superfície terrestre figura-se, como é clássico, dividida em três partes que o

---

[1] M. L. W. Laistner, em *Travel and Travellers of the M. A.*, pp. 34-35.

[2] Cf. Félix Gaffiot, *Dictionnaire illustré Latin-Français*, Paris, 1934, s. v. *Indi*.

[3] Reproduções em, por exemplo, J. Pirenne, *Les Grands Courants de l'Histoire Universelle*, I, 1941, p. 457, ou Kretschmer, *Historia de la Geografia*, 1942, p. 56.

[4] Reproduções em Errera, cit. fig. I (entre pp. 34 e 35) ou Kretschmer, p. 59.

[5] Reprodução em Errera, cit. fig. II (pp. 36 e 37).

Mediterrâneo e, perpendicularmente a este, os rios Don e Nilo dividem; é na África que se increvem os Etíopes[6].

No século XIII o mapa-do-mundo de Ricardo de Haldingham, circular e com o oceano circundante, situa a Índia no extremo a oriente do Mediterrâneo, na região dos rios Indo e Ganges, e a *Terra Ethiopia* para cá do Egipto, habitando os *agriophagi ethiopes* a ocidente junto ao oceano, abaixo da Mauritânia (Marrocos); mas traçam-se dois Nilos, um dos quais é o egípcio e o outro, etiópico, vem de ao pé do primeiro até à terra dos *agriophagi ethiopes* — os negros da Guiné[7].

A cartografia trecentista, baseada já nos rumos da bússola, dispõe melhor a posição relativa das terras e configura-as com menos desacerto. Por outro lado, desde 1245 missionários e mercadores exploravam intensamente a Ásia, e no século XIV a Europa vai ter notícias precisas da Abissínia. Mas manter-se-á a dupla imprecisão, legada da Antiguidade, que alarga as Índias a África e estende uma Etiópia a terras asiáticas.

O mapa-do-mundo de Pietro Vesconti, de 1320, com uma representação sensivelmente em progresso do Mediterrâneo e regiões adjacentes (Arábia incluída), desenha para a África assás correctamente o Nilo egípcio, confluência de dois outros — um dos ramos vem dos montes da região de Habesse, talvez já a Abássia — e perto donde esse ramo nasce, nasce outro rio que corre para ocidente até o oceano. Na Ásia figura uma Índia (Mancy?) para os lados de Gog e Magog e da Tartária, um *finis Indie* que talvez corresponda à Indochina, uma *India magna* na região indo-gangética, e entre esta e o depois chamado golfo Pérsico uma *India parva et Ethiopia* — repare-se bem[8]. O franciscano Giovanni da Pian del Carpine, a meio do século XIII, distinguia uma Índia Maior, onde há cristãos — certamente a Índia pròpriamente dita — e a Índia Menor, provàvelmente a oeste do rio Indo, «habitada por Sarracenos de pele escura chamados Etíopes.»[9] Odorico de Pordenone, em 1318-1330, contrapõe a Índia Inferior e a Índia Superior; esta última é Mancy (a China meridional), aquela parece ser a região a poente do Indo — onde os povos se alimentam de tâmaras e que os Tártaros devastaram[10]; o que supõe talvez uma terceira Índia, média — a pròpriamente dita. O que é certo é que o bispo de Coulão Jordanus de Séverac, à volta de 1324 (o qual, recorde-se, localiza o Preste na Abissínia), inclui a costa africana oriental na *India Tertia*[11]. No mapa-do-mundo anónimo dito dos Bórgia, de cerca de 1410, desenham-se, no Extremo Oriente, junto a Gog e Magog, uma *India Inferior et Serica*, entre o Ganges e o Indo, uma outra

[6] Por ex., o mapa-do-mundo do século XI em Errera, fig. III (pp. 38 e 39).

[7] Kretschmer, fig. 16 (p. 61).

[8] Idem, fig. 18 (p. 63).

[9] *Histoire des Mongols*, trad. Schmitt, p. 63.

[10] Caps. I, II e VIII.

[11] Como já o conde Ficalho notou, em nota aos *Colóquios*, t. II, p. 49.

Índia, e para Ocidente uma *Índia Tiopica*; o rio Nilo nasce num grande lago em África e corre em dois ramos opostos, um para o Egipto e o outro para o oceano ocidental, atravessando este as regiões do ouro[12].

Em fins do século XIII, Marco Polo distinguia três Índias: a Maior, a Menor e a Média. A Maior é a que fica entre o Indo e o Ganges e a sul de ambos. A Menor vai do Ganges para nascente até Tchampá. A Índia Média é por outro nome a Abássia, cujo rei principal é cristão e dos outros seis reis metade são cristãos, outra metade muçulmanos; situa-se para os lados da Núbia e de Ádem — logo inequìvocamente africana — e teria sido convertida, como a Núbia e depois o Maabar (Coromandel) por São Tomás[13]; noutra passagem o veneziano di-la explicitamente ocupar algumas regiões da Etiópia (cap. XLIX do livro III).

Segundo Nicolò di Conti a Índia é partida em três partes: a primeira estende-se desde a Pérsia até o rio Indo; a outra desde este rio até ao Ganges; a terceira é a que é além deste segundo rio[14]. Poggio Bracciolini, que escreveu o relato e acrescentou outras informações, dela distingue claramente a Etiópia (f. 94v e 87r), bem como Mancy e o Cataio. É esta concepção que informa (apesar de certa imprecisão de desenho) o mapa-do-mundo de Fra Mauro de 1459, que para a África distingue também três Etiópias: a oriental (a leste e sudeste da Abássia), a austral e a ocidental, abrindo-se ao sul do grande rio que passa por Meli e Tombuctu um profundo *sinus ethiopicus*.

Na *Ymago Mundi* (1410) do cardeal d'Ailly a Índia é considerada uma parte da Ásia — dela dá-se aliás uma descrição cheia de maravilhas e prodígios, tirada de Plínio, Solino, Santo Isidoro; quanto à Etiópia, classifica-se, na esteira de Santo Isidoro, como província extrema da África, toda sob sol ardente, limitada pelo monte Atlas a poente, o Egipto a levante, o oceano ao sul e o Nilo a setentrião (repare-se bem na falsa orientação quanto aos pontos cardeais). Apesar disso, depois diz-se que «Indi vero ethiopes dicuntur propter aproximationem ad Indiam»[15] — logo classifica os Etíopes ( = Africanos) como índios pela sua proximidade com a Índia. Aos abexins o nome de índios era aplicado em Itália, mesmo pelos que tinham estado em África. O genovês António Malfante estanceia em 1447 no oásis saariano do Tuat em comissão comercial por conta dos Centurione; informa-se com a maior precisão possível do mundo caravaneiro e negro, e a certa altura narra, em relação ao Tuat: «À ce que j'ai pu comprendre, ces gens sont voisins des Indiens. Des marchands indiens viennent dans ces régions et se font entendre par des interprètes. Ces Indiens sont des chrétiens adorateurs de la Croix.»[16] Tais Índios cristãos são de toda a evidência os jacobitas do négus abexim.

---

[12] Reprodução em Damião Peres, *História dos Descobrimentos*, estampa XVI.

[13] Livro III, caps. I e XXXIV.

[14] Trad. Valentim Fernandes (reed. Esteves Pereira, f. 87v.).

[15] Ed. Buron, p. 362.

[16] Apud Ch. La Roncière, *La découverte de l'Afrique*, I, pp. 151-158.

A dupla confusão vai persistir, em conjunto ou separadamente. Aquando da viagem do Gama, Álvaro Velho, escrevendo a sua relação, distingue duas Índias: «Desta terra de Calecute, que se chama Índia Alta, vai a especiaria que se come em ponente e levante.» «Aqui [Cairo] tornam a carregá-la [especiaria] outra vez em umas naus, que andam em um rio que se chama o Nilo, que vem da terra do Preste João, da Índia Baixa.»[17] Logo, a Índia Alta é pròpriamente dita, e a Baixa é a Abissínia. É que, como ainda se lerá nos *Colóquios* (1563), «qualquer terra que estava longe e era inota, chamavam Índias os antigos» e na réplica de Ruano precisa-se que «a Etiópia era chamada Índia dos antigos.»[18] No *Esmeraldo* encontramos, ao invés, o alargamento do termo *Etiópia* a regiões asiáticas. A Etiópia Superior começa no rio Indo, além do grande reino da Pérsia, do qual a Índia este nome tomou; são negros (mas menos que os Africanos), de cabelos corredios e compridos como os dos brancos. A Etiópia Inferior ou Baixa Ocidental subdivide-se em duas: a Guiné, do rio de Sanagá ao cabo de Boa Esperança, e a Etiópia sub-Egipto, deste cabo ao de Guardafune; são negros de cabelos curtos e crespos[19]. Mas Duarte Pacheco quando fala da Índia coloca-a sempre na Ásia, tendendo pois a restringir o termo, embora conhecesse a antiga extensão e subdivisão, pois da «grande província de Maabar» diz que «India Baixa se chama» (Prólogo).

Aliás, à Índia pròpriamente dita chamava-se antes Índia Alta, reservando-se o qualificativo de Baixa à que fica a oriente do golfo Gangético — incluía-se nela, por exemplo, Avá. Assim na carta do genovês Jerónimo de Santo Estêvão, de 1499[20]. Esta mesma distinção é frequentemente indicada respectivamente pelas expressões *India intra Gangem* e *India extra Gangem*. É o caso no grosseiro esboço devido a Bartolomeu Colombo e relativo à quarta viagem do irmão[21], de igual modo que na carta de Waldseemüller apensa à *Geographiae* de Ptolomeu na edição de 1513, por exemplo[22]; já o era na carta genovesa de 1447, onde vemos as legendas *India ultra Gangē*, *India citra Gangem*, figurando uma *India* sem qualificativo numa península a leste e sul de onde desagua o Indo, a qual deve corresponder ao Guzerate[23]. O botânico de Siena Pietro Andrea Mattioli, nos *Comentários a Discórides* (1544), é também pelo Ganges que demarca as duas Índias[24]. A designação de *India intra Gāgem* aparece no Atlas de 1519 de Lopo Homem-Reineis para toda a região a oeste desse rio e até a norte do Guzerate (note-se que o rio Indo está aí deslocado para leste, erradamente desenhado a desaguar no golfo

[17] Ed. Fontoura, pp. 68 e 69.

[18] Ed. Ficalho, t. II, p. 106.

[19] Liv. I, cap. 27.

[20] Trad. V. Fernandes (reed. Esteves Pereira), f. 96v. e 97.

[21] Reprodução em Errera, fig. XVI (pp. 336 e 337).

[22] Idem, fig. XXI (pp. 416 e 417).

[23] Reprodução em Kretschmer, estampa III.

[24] Cf. Orta, *Colóquios*, t. II, p. 282.

de Cambaia); na Península Indiana a legenda é simplesmente *Índia*. O mapa-do--mundo de Lopo-Homem, da mesma data, retém só este último nome mesmo para a região entre os dois rios, coloca *Ethiopia* na África Central, *Guiné* na ocidental a norte do equador, *África* ao sul de Marrocos (não designado).

João de Barros conhece evidentemente a clássica diferença entre Índia dentro do Ganges e Índia além do Ganges, ambas na Ásia, mas prefere denominar a primeira pelo nome dos naturais de lá Hindustão; como conhece a designação tradicional de Etiópia sobre Egipto dada à parte oriental da África[25], situando nela a mina de Sofala; o cronista distingue inequìvocamente a Etiópia da Índia[26].

Em suma: no decurso do século XVI, com as explorações portuguesas no Oriente, desfazem-se as principais incertezas toponímicas, embora ainda as haja devido ao choque de tradições diferentes, e no conjunto o termo *Índia* tende a restringir-se ao Hindustão-Dekkan. Os quinhentistas, ao lerem os textos quatrocentistas, seriam naturalmente levados a interpretá-los de acordo com as novas noções.

Para o muçulmano convertido João Leão o Africano, em 1526, a África compreende a Barbaria, a Numídia (oásis de tamareiras), a Líbia ou Sáara, e, ao sul, a Terra dos Negros. Por Etiópia entende afinal a Abissínia, e considera que já não é uma parte da África; confinante com o mar Roxo, está para lá do rio Nilo — logo na Ásia — até o oceano Índico; habitada na maior parte por cristãos, embora um grande senhor muçulmano possua uma extensa parte, tem como imperador o preste jan[27]. Mas os reinos dos Negros que confinam com a Líbia (Sáara), a princípio idólatras, depois judeus, converteram-se posteriormente ao cristianismo, e se desde o século X se islamizaram, entre eles alguns ainda permanecem cristãos[28]. Aliás o rio Níger, que atravessa a Terra dos Negros, nasce num grande lago, e é um braço do Nilo que se esconde sob a terra e depois reaparece[29].

Como já vimos, esta ideia de um duplo Nilo — egípcio e negro — encontra-se por exemplo no mapa-do-mundo do século XIII de Haldingham, no de Pietro Vesconti de 1320, no anónimo dito dos Bórgia de cerca de 1410; igualmente assim figura no mapa de Leardus de 1448, no planisfério catalão de meados do século XV[30], no mapa-do-mundo de Fra Mauro de 1459. Essa é a concepção do *Libro del conoscimiento* de meados do século XIV, e, na sua esteira, de *Le Canarien*. O rio

[25] *Década I*, liv. III, cap. 7, liv. IX, cap. 1; o *Esmeraldo*, como vimos, chama a essa Etiópia sub-Egipto, por engano provàvelmente, pois também Garcia de Orta (*Colóquios*, I, p. 203) considera a Etiópia de cima do Egipto como a que vai do cabo de Boa Esperança a Melinde, e identifica a Etiópia abaixo do Egipto com a Guiné.

[26] Idem, liv. III, cap. V.

[27] *De l'Afrique*, ed. Temporal, t. I, pp. 1, 3 e 6.

[28] Idem, p. 69.

[29] Idem, p. 5.

[30] Reproduções na *História de Portugal*, t. III, pp. 376 e 377.

do Ouro é um ramo do Nilo. O genovês Malfante, escrevendo do Tuat em 1447, não diz outra cousa: «À travers les territoires coule un très grand fleuve qui s'épand à certaine époque de l'année sur toutes les terres environnantes. Ce fleuve, qui passe aux portes de Tambouctou, est celui qui traverse l'Egypte et arrose le Caire.» Se não fosse um grande rochedo que forma uma catarata intransponível, poder-se-ia navegar até à cidade egípcia, pois é sulcado por barcos de comércio[31]. Aliás os muçulmanos chamavam ao rio Senegal o Nilo dos Sudan, isto é, dos Negros.

Duarte Pacheco, em 1505-1508, escreve também que «quando este rio de Çanaguá foy descuberto e novamente sabido, disse o Infante que este era o braço do Nylo que corre pella Ethiopia contra oucidente, e disse verdade» (liv. I, cap. 26). E em 1553 na *Navegação de Lisboa a S. Tomé* (cap. VIII) do anónimo piloto português ainda leremos acerca do rio Grande da Etiópia que dele «si tien certo che sia quello che dagli antichi fu chiamato Nigir; e ch'egli sia un ramo del Nilo, che corre verso ponente», pois ambos têm crocodilos e as cheias de ambos são nos mesmos dias[32].

Afigura-se-nos que será agora mais fácil interpretar os textos relativos ao período henriquino no que diz respeito às concepções das Índias, das Etiópias e dos rios Nilo e do Ouro.

A *Crónica da Guiné* (e as glosas marginais) foi beber quase tudo quanto a estes temas expõe, como Duarte Leite e José de Bragança demonstraram, à *General Estoria*, composta no século XIII sob Afonso X o Sábio[33], e esta por seu turno compendia a geografia da decadência antiga — de Plínio a Santo Isidoro e outros. Assim, no capítulo II (que pertencia ao panegírico de D. Henrique), sob inúmeras confusões astronómicas e geográficas, referem-se os Índios maiores e os Índios menores, por um lado, e os Garamantes e Tiópios que vivem sob a sombra do monte Cáucaso, negros porque jazem sob o opósito do Sol, por outro lado. O cronista aqui trocou manifestamente: pois o rio Indo é que se fazia descer do Cáucaso e portanto sob a sombra deste estariam sim os Índios[34]. Não sabemos, por outro lado, se na oposição dos Índios maiores e menores se segue a corrente a que chamaremos de Marco Polo ou aquela a que chamaremos de Pian del Carpine e Pietro Vesconti; em ambas as hipóteses a Índia Maior é o Hindustão-Dekkan; quanto à Menor, na primeira fica além do Ganges, na segunda aquém do Indo, e é também dita Etiópica. Inclinamo-nos para esta última interpretação, pois ajudaria a compreender a trapalhada com o Cáucaso: é que denominando-se os Índios Menores também Etíopes, o cronista seria levado a colocar estes sob a sombra daqueles montes, ao passo que

---

[31] Apud la Roncière, cit.

[32] Ed. Caddeo, *Le Navigazione atlantiche*, p. 310.

[33] Duarte Leite, *Acerca da «Cronica dos Feitos de Guinee»*, cap. IV; J. de Bragança, ed. da *Crónica*, vol. II, pp. 77-78, nota 1.

[34] Ver, por ex. a *Semeiança del mundo*, (1223), p. 57.

aplicaria a designação de índios menores aos africanos orientais. Seja como for, dizendo o cronista que desses todos alguns vieram à Espanha, e precisando que são todos iguais em côr, não pode deixar de significar fundamentalmente os negros de Guiné e os abexins, tanto mais que os Garamantes, aqui postos sob a sombra do Cáucaso, são africanos, mais precisamente, saarianos na geografia clássica, negros no mapa-do-mundo de Fra Mauro. A glosa marginal, que não é de Zurara e baralha Santo Isidoro, Orósio e uma terceira fonte[35], localiza a Etiópia sobre o Egipto e sobre África da parte meridional, estendendo-se para ocidente até o mar Etiópico (que é pois o Atlântico); com Santo Isidoro situa os Índios no Oriente, mas parece interpretar Alfragano (conhecido de segunda mão) como se os Índios fossem comarcãos com os Núbios, logo africanos orientais. A descrição do curso do Nilo, feita sucessivamente pelas teorias de Orósio e de Plínio no capítulo LXI da *Crónica da Guiné*, é tirada da *General Estoria* e o que nela ressalta é a imprecisão. Mas de inúmeras outras passagens fica firmemente estabelecido que se considerava então nos meios henriquinos que um braço do Nilo vinha pela Guiné desaguar no Atlântico e que as margens desse Nilo dos Negros eram vizinhas do Egipto. Assim, no capítulo LIX, o capitão Gomes Pires exorta os seus lembrando «a vontade do senhor Infante como é grande de saber parte da terra dos Negros, especialmente do rio Nilo»; no capítulo LX narra-se como as caravelas, passada a terra de Zaara, viram as palmeiras, começo da terra dos Negros, e por isso «bem conheceram que eram perto do rio do Nilo, da parte donde vem sair ao mar poente, ao qual rio chamam de Çanaga» — aliás o título do capítulo é «Como estas caravelas chegaram ao rio do Nilo, e dos Guinéus que filharam». Com a caravela de Dinis Dias vai uma fusta de Palenço, destinada a entrar pelo rio do Nilo, conforme se narra no capítulo LXXI. A caravela de Gonçalves Zarco, capitaneada por Álvaro Fernandes, fez viagem, em 1455, pelo grande mar Oceano em direitura à terra dos Negros, «até que chegaram ao rio do Nilo» (cap. LXXV). O capítulo LXIII contara como cinco caravelas chegaram ao cabo Verde, estancearam na ilhota (de Goreia) e «Ali acordaram todolos capitães de fazer vela, com intenção de entrarem pelo rio do Nilo; mas não o pôde acertar senão Lourenço Dias...». Em 1444, Dinis Dias descobrira o cabo Verde e a ilha de Palma e cativara os primeiros negros em Guiné: ora a crónica, para exalçar o Infante, diz que sua «poderosa fôrça foi abastante de mandar gentes tão alongadas do nosso reino, fazendo presas nos vizinhos da terra do Egipto» (cap. XXXI). Por conseguinte a região do Cabo Verde, na concepção então dominante, confinava com o Egipto — percebe-se que por ser também sulcada pelo Nilo. Este passo esclarece sem possibilidade de equívoco um outro do capítulo II: «Espantam-se aqueles vizinhos do Nilo, cuja grande multidão tem ocupados os termos daquela velha e antiga cidade de Thebas, porque os vejo vestidos de tua [de D. Henrique] divisa; e as suas carnes, que nunca conheceram vestidura, trazem agora roupas de desvai-

[35] Duarte Leite, *ob. cit.*, p. 106.

radas colores, e as gargantas das suas mulheres guarnidas com jóias de ricos lavores de ouro e prata.» Como bem viu Duarte Leite, este negros nus que recebem roupas de Portugal só podem ser os Guinéus, e a crónica di-los vizinhos do Nilo, dos termos de Tebas, no mesmo sentido em que o diz dos cativos feitos por Dinis Dias.

O veneziano Cà da Mosto distingue em África — continente — a Barbaria, o Egipto, o Sáara — onde há azenegues — e a Etiópia baixa ou Terra dos Negros, onde há o reino de Senegal, o império de Meli, etc. Quanto ao rio de Senegal: «Questo fiume se disse esser un di 4 fiumi che esse [ = esce] del paradiso terestre, el qual se chiama Gion che vegnando bagna tuta la Ethyopia e ultimate da esso nassce el Nillo, segondo che se trova per quelli che ano cerchado e visto del mondo; el qual Nilo pasa per el Cairo e mete cavo in questi nostri mari Mediterani, e fa el predito fiume molti altri fiumi oltra questo de Senega e de gran fiumi per questa costa di Ethyopia di qual piu avanti se ne dira alguna cossa.»[36].

Os textos de Gomes-Behaim e Münzer, remontando embora a um protótipo comum de cerca de 1466-1476, baralham informações portuguesas e ideias da geografia livresca corrente na Alemanha.

O relato de Gomes-Behaim, encimado pelo título «De prima iventione Guinee», abre (f. 270) com a identificação da Guiné dos Portugueses à Etiópia austral ou Líbia inferior, para além da descrição de Ptolomeu e que se chamava Agizimba. Trata-se de um período emaranhado em que se confundem regiões distintas pelo geógrafo do século II e até deturpam nomes. Sempre que se refere à Terra dos Negros explorada e visitada pelos Portugueses denomina-a Guiné; por África parece designar só Marrocos e o Norte de África (ff. 271 e 280). Descrevendo as cidades e caravanas do ouro e o sistema oro-hidrográfico, Gomes-Behaim traçam uma cadeia montanhosa desde a serra Albafur (Adrar Mauritânio), passando pela serra Geley ou Gelu (Futa Djalon) à serra Leoa, donde descem para ocidente rios como o de Cantor (Gâmbia) e outros para oriente, muito grandes, ficando essa cidade Quióquia (Kukya ou Gao) junto ao «magnum flumen nomine Emiu» e mais adiante um «mare magnum non multum amplum». (f. 277). Esse rio Emiu é evidentemente o *Nil-es-Sudan* dos Muçulmanos, o Emyl da cartografia trecentista e quatrocentista, — é aliás Ennyl que escreve o compilador Valentim Fernandes (ff. 47 e 52). No texto de Münzer emprega-se quase indiferentemente *Etiópia* e *Guiné*, a que também se chama *África marítima ocidental*, mas àquele primeiro nome dá-se extensão maior que ao segundo, pois se divide em oriental (que abrange, sem a nomear, a região de Sofala) e ocidental, que é propriamente a Guiné. O nome «índio» só figura uma vez distinto de «etíope», mas sem qualquer precisão, e tirado de Plínio aplica-se aos animais [37].

Valentim Fernandes reúne os textos ou resumos ou passagens de Zurara, Gomes-Behaim, Álvaro Velho, João Rodrigues, Cà da Mosto e outros, misturando-os por

[36] P. 27 da ed. Franco Machado.

[37] P. 12 da ed. Basílio de Vasconcelos.

vezes, em 1505-1507. Do veneziano tirou (a f. 344), que «Em ho tyo de Çanaga começa primeyramente Ethiopia. s. negros cõ cabello crespo», chamando-se o primeiro reino *Gilofa*. Dos Negros que Dinis Dias trouxe diz que foram os primeiros a virem «a Portugal per a costa de Ethiopia» (f. 89). Mas geralmente o nome *Guiné* que emprega, situando-a ao sul do Zahara, de cuja província de Lodea a aparte «ho ryo de Çanaga chamado pellos mouros e negros ryo Ennyl». Sobre este Ennyl jazem as cidades de Tambucutu e Gyna (Djené); uma rocha grande impede a sua navegação do mar até essas cidades. «Este ryo affirmã muytos de ser huũ braço do ryo Nylo» (ff. 69 e 74). E volta à identidade do Senegal e do Nilo a ff. 90 e 90v: «Dizẽ alguũs que va teer a Tambucutu e alem delle pello qual se presume que seja braço do Nylo.» Como era tradicional, unem-se os rios Senegal e Níger num só, e faz-se certa confusão entre o primeiro e o Gâmbia. A ideia da catarata que impede a navegação encontrámo-la já na carta escrita pelo genovês Malfante do Tuat mais de meio século atrás. Valentim Fernandes não utiliza o nome de *Índia* ou *Índios* (no próprio resumo da *Crónica da Guiné* omite a célebre passagem do capítulo 16 e de que iremos falar); apenas a f. 59v, a propósito do Bojador, se lê: «E porque este cabo foy initio de tã sancta empresa de India como depois desta navegação foy descoberta...» O topónimo é empregado, sim, no sentido estrito, no diário da viagem de D. Francisco de Almeida (f. 10v). Não esqueçamos que a colectânea do Morávio é contemporânea do *Esmeraldo*.

Três textos quatrocentistas têm suscitado forte controvérsia, mas de dois deles a interpretação já não parece oferecer grandes dúvidas.

No relato Gomes-Behaim vem, a f. 278v: «Quod ego volui experimentare mittens Jacobum quendam indium, quem Dominus Infans nobiscum misit ut, si intrassemus Indiam, quod habuissemus linguam in terram... et praecepi ili, ut iret ad locum, qui vocatur Alcuzet, cum domino illius patriae, ubi quondam miles secum fuerat alia vice per terram de Geloffa ad inveniendum serram de Gelu et Tambucutu. Quid Jacobus Indius...» Este Jacob já fora pois uma vez de Jalofo (litoral entre o Senegal e o Gâmbia) em exploração para o interior em direcção do Futa Djalon e Tombucutu. Repare-se que agora estamos no rio Gâmbia e que é pois daqui que ele parte para Alcuzet. Esta Índia a que admitiam a hipótese de poder chegar nesta viagem de 1456 só pode pois ser africana; muito provavelmente abexim, visto o nome do «índio». Lembremos que aos abexins chama índios a carta de Malfante.

Não significa todavia esta conclusão (que era a de Duarte Leite) que por *índios* não se designassem índios mais próximos. A inscrição do túmulo de Frei Gonçalo de Sousa, de 1469, exalça D. Henrique porque «achou e [no]tificou todalas ilhas da Madeira e dos Açores cõ toda a costa de Guinea atee os Indios». Como os descobrimentos henriquinos alcançaram até a serra Leoa, estes Índios não podem deixar de ser de Guiné, como bem viu Duarte Leite[38], quando muito abexins na concep-

---

[38] I, p. 332.

ção, então aceita, que o senhorio do Preste se dilatava muito para ocidente quase até o oceano. Nunca, evidentemente, índios asiáticos.

Quando Antão Gonçalves volta ao rio do Ouro a resgatar cativos, em 1442, o Infante recomenda-lhe que «non soomente daquella terra desejava daver sabedorya mas ainda das Indias, e da terra do preste Johan, se seer podesse» (*Crónica da Guiné*, cap. XVI). Duarte Leite, embora admitindo que por vezes D. Henrique excogitasse das Índias para além do Indo, fez notar que dos azenegues nómadas do Sáara atlântico ou de qualquer mercador mouro que por aqui passasse não podia o Infante pretender saber das asiáticas; e interpretou o passo como localização do Preste numa das Índias mas não em ambas[39]. Objectou-lhe Silva Rego que a crónica vinca uma separação entre Índia e terra do Preste João. Mas isso é não atender à fortíssima nota de Duarte Leite: como obter no rio do Ouro notícias da longínqua Ásia?[40] Que em Portugal se localizava o Preste em África — na Abissínia e para ocidente — é incontestável; que se considerava uma parte pelo menos da África como Índia, acabámos de o verificar. Mas como explicar o plural? É que, mesmo na cartografia que o localiza inequìvocamente ao sul do Egipto, se dá ao Preste o qualificativo de «senyor de les indies»: assim no planisfério catalão de meados do século XV. O plural é um resquício já sem razão de ser da antiga concepção de um império afro-asiático do Preste, abarcando as várias Índas — concepção que ainda aparece no *Itinerário* do Usodimare. É possível, além disso, que, embora sabendo da localização africana do Preste, ao ter-se em Portugal tomado conhecimento do Marco Polo (desde 1428) onde ele é situado no Extremo Oriente embora na Abássia figure um reino cristão, surgisse o desejo de tirar o caso a limpo — e ficá-lo-ia com novas informações a esse senhor cristão relativas. Que se pensava obter na região do rio do Ouro porque, braço do Nilo, à Abássia conduzia... No fundo, o que se deveria pretender apurar era se as índias do Preste eram só africanas (Índia Menor ou etiópica) ou se abrangiam outras mais. Aliás, na *Crónica da Guiné* não se volta à questão.

---

[39] I, p. 99.

[40] *Coisas de Vária História*, 1941, pp. 17-19.

CAPÍTULO V

# O Mediterrâneo no horizonte dos Europeus do Atlântico

1. O complexo geográfico-histórico dos litorais atlânticos da Europa (de Gibraltar à Mancha e ao mar da Irlanda).
2. A entrada atlântica no Mediterrâneo - séculos XII a XV.
3. Os Mediterrâneos presentes no complexo atlântico.
4. Do mundo simbólico ao conhecimento real: o Mediterrâneo na cartografia.
5. Entre o Atlântico e o Oceano Índico: viajantes e notícias atravessam o Mediterrâneo.
6. Entre as economias oceânicas em desenvolvimento: destinos do Mediterrâneo.

---

Este trabalho foi apresentado nas jornadas de Château Vallon em homenagem ao professor Fernand Braudel.

Tradução da Dr.ª Ana Isabel Buescu.

**1. O complexo geográfico-histórico dos litorais atlânticos da Europa (de Gibraltar à Mancha e ao mar da Irlanda).**

Os mapas das rotas e da circulação comercial nos séculos XIII e XIV, de H. Sieveking (1926) a J.N.L. Baker (1948) e a Michel Mollat (1978), passando pelo *Atlante Storico* do Istituto Geografico de Agostini (1954) e a *Cambridge Economic History of Europe* (1952), só traçam, entre Gibraltar e a Mancha, a carreira das galés genovesas e venezianas da Flandres. Nesta perspectiva, a orla atlântica seria tão-só uma periferia que as economias avançadas do mar Interior iriam despertar, e as gentes do Norte contribuir para integrar nos circuitos mercantis.

É evidente que o avanço destas sociedades mediterrâneas, beneficiando de uma experiência milenária, não sofre qualquer contestação. Densa e fortemente urbanizadas na maior parte da orla marítima, as águas adjacentes são permanentemente sulcadas em todos os sentidos por galés e navios redondos, pequenas e grandes embarcações de todos os tipos, transportando mercadorias de luxo assim como pequenos fardos, sacos e pipas pesados ou incómodos, artigos caros, géneros e matérias-primas baratas. Um pouco por todo o lado, indústrias têxteis e metalúrgicas, a construção naval, a produção de armas e instrumentos, o trabalho dos coiros e da pedra, a moagem dos grãos enxertam-se em actividades mais amplas da cerealicultura — os celeiros da Sicília e do Egipto, de Chipre e do Maghrebe, da Turquia e de algumas ilhas gregas —, da criação do gado — a lã aragonesa e castelhana, da Barbaria e italiana —, do açúcar do Egipto e da Síria, de Chipre e da Sicília, de Marrocos e de Valência, do azeite e do vinho, especializados e difundidos. No seu conjunto, é uma bomba aspirante de todos os produtos e de todas as riquezas: especiarias e drogas da Ásia e do Extemo-Oriente, seda e tecidos de seda da China e da Pérsia, ouro da Guiné, prata e cobre da Europa central e oriental, escravos do mar Negro, negros e também guanchos. É o mundo das ricas moedas de ouro e de prata, dos bancos e das sociedades mercantis, das burguesias conquistadoras, do vai-vem constante de mercadores e mercadorias empenhados em tráficos lucrativos. À espreita de todas as invenções e inovações, dominando as técnicas, fazendo florescer a creação artística, literária e cultural, em suma. Aqui se chocam, de facto, mas também se imbricam e se fecundam religiões universais, modos de vida nómadas e sedentários, aldeias de camponeses e de transhumância e bandoleirismo serrano, estilos urbanos e os poderes políticos e eclesiásticos.

Mas do século XI ao século XIII um outro vasto complexo se tece e desenvolve através do mar do Norte e do Báltico, ligando uma região também ela fortemente industrializada, os Países-Baixos, às costas da Mancha, Inglaterra e Escócia de Leste, Noruega, Suécia, Dinamarca, Alemanha setentrional e aos países bálticos. Postan fala da industrialização deste conjunto em relação com o crescimento da população, a extensão do povoamento, o surto agrícola, o desenvolvimento do comércio; e sublinha que estes tráficos setentrionais dependem sobretudo da produção da pró-

pria Europa do Norte. Não é um mundo tão variado e tão rico, a vários níveis, como o mundo mediterrâneo. A pesca é um dos seus motores: uma vez que o sal de Luneburg não é suficiente, embarcações e em breve frotas inteiras vão abastecer-se nas marinhas de sal atlânticas. As lãs inglesas permitem à indústria de lanifícios flamenga continuar a laborar até que, em meados do século XIV, a indústria de panos inglesa se desenvolve, fazendo cair as exportações de lã (e obrigando os Países-Baixos a voltar-se para a Espanha). Ligada a essa actividade, a tinturaria beneficia da garança inglesa e flamenga, do pastel do Lincolnshire (que declina face à concorrência picarda), dos Países-Baixos e sobretudo da Picardia. Quando esta produção deixa de ser suficiente em virtude do crescimento industrial, diferentes vias marítimas levam até aos portos ingleses e flamengos o pastel do Lauragais e da Lombardia, a grã portuguesa. A construção naval é outra indústria motora. As madeiras normandas descem os cursos do Oise e do Sena; o Weald inglês também a fornece; mas são sobretudo as florestas de carvalhos e pinheiros do Vístula e desde o Niémen até ao Dvina, de faias a oeste, de freixos no sudeste da Polónia, que abastecem os Países-Baixos e a Inglaterra de mastros e pranchas, vigas e vergas, remos e lemes assim como de pez e resina; também de lá vêm cordames, estopas e velas, fornecendo a Suécia o ferro para as âncoras, pregos, dobradiças e reforços. A Escandinávia exporta igualmente as suas madeiras (a Noruega sobretudo desde o século XV) e constrói os seus navios. Trata-se, pois, de um movimento marítimo muito denso e frequente de mercadorias volumosas e pesadas — trigo, peixe, sal, madeiras, ferro, vinhos e cervejas, carvão. O mapa das cidades hanseáticas, das suas feitorias e ligações, revela-nos de modo muito nítido este mundo de Bruges e Londres, de Lubeck e Bergen, de Dantzig, Reval, Visby, Riga, Bremen e Newcastle. O grau de urbanização e as dimensões das cidades não são, no entanto, comparáveis às realidades mediterrâneas, o andar do grande capitalismo mal se instalou, não há esse encontro de civilizações.

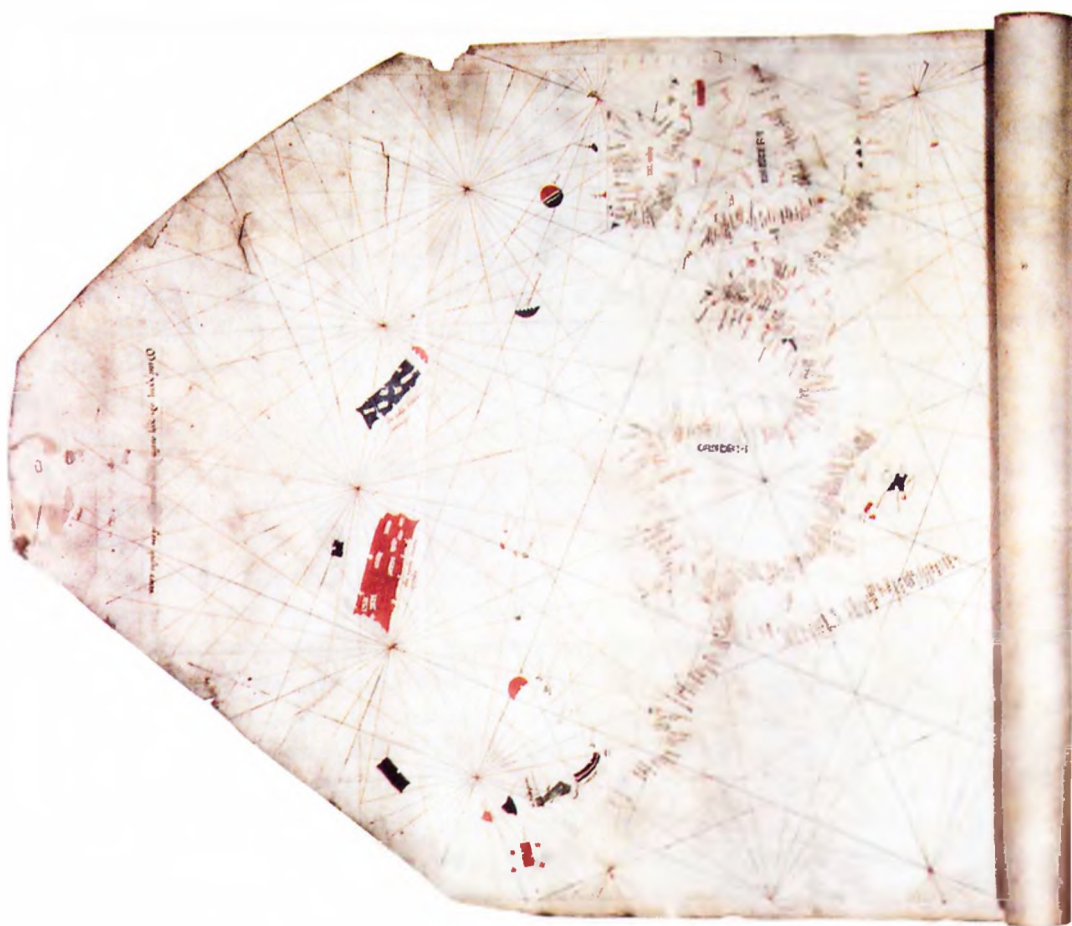
Entre o complexo meridional do Mediterrâneo e o complexo setentrional do mar do Norte e do Báltico, o vazio — apenas uma via de passagem? Quando, em meados do século IX, os navios normandos descem o oceano e atacam as costas da Península Ibérica, e depois estendem as suas incursões ao Mediterrâneo Ocidental, são as terras galaico-portuguesas as mais atingidas, o mesmo acontecendo, embora em menor grau, às Astúrias; os Vikings desembarcam sem oposição, e só em terra se esboça a resistência; procederão igualmente à pilhagem do litoral do Levante hispânico e até ao Ródano. Não atacam a Biscaia e a Guipuzcoa. A Espanha muçulmana, em particular o Guadiana e o Guadalquivir, são assaltados, mas a defesa faz-se no mar, ainda que nem sempre bem sucedida. Aliás, os Muçulmanos da Andaluzia, do Algarve e de Lisboa avançam, por seu turno, até às costas a Norte do Mondego e pilham não menos sistemàticamente a Galiza, apanhada assim entre dois fogos. Na Catalunha, desde muito cedo que o poder naval permite repelir, por mar, as ameaças. Dois centros precoces de navegação existem, portanto, na orla do mar

Al-Muhit: a Biscaia e o Al-Gharb-Al-Andalus. Este, fazendo parte do Islame, integrado no mundo mediterrâneo onde as galés comandam a guerra naval. Aquele, desenvolvendo-se por si próprio sob o impulso do oceano, com embarcações à vela.

A Galiza mártir tenta afrouxar o cerco, e como são sobretudo os Muçulmanos que o apertam apela, na primaira metade do século XII, a Génova e a Pisa, «Quoniam in parte Galloecie homines nautica artis periti non habebuntur»; em 1120 chega mestre Ogério, que estabelece um arsenal onde são construídas duas galés; graças a elas, conseguiu-se uma primeira limpeza uma vez que esses eram os barcos necessários aos combates navais. Nas costas portuguesas e galegas, durante a segunda metade do século XII e os primeiros decénios do século seguinte, a construção naval expande-se e aumenta; já não se trata de galés, mas de naus, varinéis, caravelas pescaresas e outras embarcações à vela ou mistas — por volta de 1230 a frota galega é já considerável. Nada leva a crer que este desenvolvimento se deva aos genoveses e outros mediterrâneos; pelo contrário, tudo leva a supor o alargamento da creação biscainha. De igual modo, no Levante hispânico, é o surto catalão — das galés e *uxers*: assim em 1147 Afonso VII de Castela cerca e toma Almeria — transitòriamente — graças ao auxílio de forças navais genovesas e catalãs, o que nada tem a ver com as frotas cantábricas, e menos ainda prova a sua não-existência.

A grande etape é a anexação dos senhorios da Biscaia e Guipuzcoa à coroa de Castela, em 1200. De facto, nos portos da *Hermandad de las ciudads de la marisma* cantábrica o riquíssimo nobre-mercador de Burgos Ramón Bonifacio arma a esquadra que em 1246-1248 toma Sevilha, onde os Biscainhos irão desenvolver a construção naval e a arte da navegação oceânica. Assim nasce, entre o golfo da Gasconha e o Estreito de Gibraltar, uma teia marítimo-comercial que se apoia na lã da meseta — a actividade mercantil de Burgos, ligando Sevilha aos portos cantábricos. Estes meios oceânicos com uma nova mentalidade lançam muito provàvelmente a inovação do leme de charneira e um tipo de navio destinado ao transporte pesado e a navegar em mares altos: a coca, que irá impor-se mesmo no Mediterrâneo. Que caminho percorrido desde 1147: em 1308, com a finalidade de cortar as relações entre os Muçulmanos da Península e do Maghrebe, as coroas de Castela e de Aragão lançam uma ofensiva conjunta, cercando Algeciras e Almeria, atacando Ceuta e tomando Gibraltar: acção levada a cabo por duas esquadras — uma de veleiros cantábricos, a outra de galés aragonesas; e o acordo mantém-se, para a vigilância do Estreito pelas galés de Castela e Aragão e 80 naus dos portos setentrionais, em 1325.

Encontros já mais antigos. Em 1130-1131 Afonso I de Aragão atravessa os Pirenéus, cerca e toma Bayonne; ora, ele é auxiliado por navios cantábricos — a luta entre a marisma setentrional e bayonnense e o Bordelais prolongar-se-á nos séculos seguintes.

Sabemos bem como o litoral português despertou desde o século XI, contribuindo a navegação fluvial para a génese do reino; mas também como as costas

O complexo euro-atlântico
entre o complexo atlântico e o complexo nórdico
9.1. **Mapa de Zuan Pizzigano, 1424**
(publicado por Armando Cortesão)
A realidade voltada para o mito

andaluzas e ao sul do Mondego, tornadas cristãs, se mantêm na linha da tradição marítima islâmica, enriquecendo-a com a contribuição cantábrica. As pescarias e a exploração das marinhas de sal de Setúbal, Tejo, Aveiro, Castro Marim, Huelva e Cádiz, a construção naval que os pinhais de Leiria e as florestas biscainhas, asturianas e galegas sustentam, assim como o ferro da Biscaia, lançaram uma actividade marítima que se desenvolve com a exportação do azeite e dos vinhos andaluzes e portugueses, dos vinhos e frutos do Norte peninsular, dos frutos do Algarve que se escoam para o Maghrebe em troca das dobras de ouro; a cortiça e a grã para a tinturaria, os coiros e a tanoaria encaminham-se para os Países-Baixos e o mar Interior. Em enxame ou em cordão, os portos fervilham: Sevilha-Cádiz-Jerez de la Frontera-San Lúcar; Castro-Marim, Faro, Lagos; Alcácer e Setúbal; Lisboa e o Tejo; Selir e outros pequenos portos até ao Mondego; Aveiro; Porto e a via do Douro; Zurara, Póvoa, Viana, Caminha; na Galiza, o mais frequentado é La Coruña, apesar da actividade das *rias*, mas há também Ribadeo, a norte, Pontevedra e Baiona, a oeste; nas Astúrias, Avilés e Gijón; depois, o mais forte da marisma, com San Vicente de la Barquera, Santander, Santona, Laredo — com uma espantosa fortuna no século XVI —, Castro Urdiales, Portugalete, Bilbao, Bermeo, San Sebastián.

Mas o despertar dos litorais atlânticos desenrola-se também a partir de outros focos. Procede por redes que se tecem para formar uma rede complexa. Os vinhos bordaleses, poitevinos e do Loire, o sal da Gironda, de Brouage e das Sables d'Olonne, da baía de Bourgneuf e de Guérande chegam aos portos ingleses e do mar do Norte graças à navegação dos portos da França atlântica mas atraindo também a navegação setentrional. Com os abetos dos Pirenéus e os carvalhos do Bazadais, Périgord e Bordelais, e o breu, resinas e alcatrão que chegam pelas rotas terrestres, a burguesia dos construtores de Bordéus e Libourne, beneficiando do assalariar de operários da Biscaia e do país basco ao Norte dos Pirenéus, lança ao mar gabarras e outros navios. Também na Bretanha as florestas alimentam os estaleiros de Croisic, Nantes, Brest, Morlaix, St. Malo. O velame é feito com as olonas. Alguns traços desenham-se desde já: dezenas, ou mesmo mais de uma centena de portos de todas as dimensões, ponteiam as costas entre o Cantábrico e a Mancha; várias centenas de navios, de proveniências locais ou exteriores, sulcam estes mares, ligam estes portos, tornam vivas estas economias e sociedades de montanheses lenhadores e pescadores, camponesese-marinheiros, burgueses rendeiros da terra, industriais, mercadores, e de senhores permanentemente empenhados em querelas de linhagens. Os estaleiros bretões trabalham para as gentes do mar da Zelândia, Inglaterra, Escócia. O sal bretão, por Bristol, alcança a Irlanda que, graças a ele, exporta arenque e peixe salgado. O ferro da Biscaia insinua-se em todos os portos, é trabalhado em todos os estaleiros. As madeiras e produtos florestais de Kovno chegam por Dantzig, em troca do sal da Bretanha. Os panos de linho e de cânhamo da indústria bretã escoam-se para Inglaterra e para Espanha, os lanifícios utilizam primeiro as lãs do ducado e, a partir do século XV, importam as lãs castelhanas. Os navios han-

O complexo euro-atlântico
entre o complexo mediterrâneo e o complexo nórdico
9.2. **Mapa de Grazioso Benincasa (atribuído a) cerca de 1482**
(Archivo di Stato, Firenze)

seáticos ligam Lubeck e Hamburgo a La Rochelle, que exporta os vinhos poitevinos, tal como Nantes os vinhos do Loire com destino à Flandres e países do Norte. Nantes torna-se uma verdadeira placa giratória, ligando a Espanha a Bruges e às costas inglesas: ferro da Biscaia, estanho e chumbo da Cornualha e Devonshire, têxteis e coiros, vinhos e sal, produtos de tanoaria e da construção naval. A Bretanha abastece o Ocidente peninsular em cereais e legumes, em carne e gado de pé ou salgado.

Centrada sobre o mar da Irlanda foi-se tecendo desde os séculos XII-XIII uma trama cujos fios ligam a parte ocidental da Grã-Bretanha, com as suas penínsulas e largas angras, e toda a ilha fronteira. Bristol, por um lado, e a Galway irlandesa face à imensidão oceânica, por outro, são os dois pólos deste sub-conjunto de economia complexa. Beneficiando de belas florestas, os Irlandeses desenvolvem a construção naval (para a qual importam ferro biscainho) e a tanoaria, mobílias de carvalho, que serve igualmente para a construção de igrejas e edifícios. Uma vez que dispõem de barcos próprios, dedicam-se à pesca do arenque e de espécies da família do bacalhau, até à Islândia e perto das costas inglesas, e batem os rios procurando salmão, o que os obriga a comprar o sal atlântico, quer directamente quer através de Bristol. A criação de gado e o aproveitamento dos animais em liberdade alimenta as indústrias de peles e coiros, que proporcionam ao mercado sapatos, luvas, selaria, arreios e tapetes; são frequentemente tratados e trabalhados em Bristol, e escoados para o sul de Inglaterra, França e Países-Baixos. A cultura do linho, de qualidade excepcional, assegura a matéria-prima às manufacturas de panos, e as irlandas difundem-se por todo o lado, até à Holanda e à Itália; num único ano, Bristol recebeu 20 000 peças. Surgem também em Portugal, conhecidas pelo nome de panos Galvei. Lanifícios baratos, mantos de lã, artigos de latão e bronze (feitos com os metais da Cornualha e do Devonshire) completam as exportações, em troca de sal e vinhos, de trigo que chega através de Bristol, ferro e alúmen. Galway é um centro de partida de peregrinos para Santiago de Compostela.

Bristol beneficia de uma imensa região produtora de boa lã — as montanhas galesas, os Cotswold Hills, a lã muito fina de Hereford, até Coventry; mas também de uma rede de ligações marítimas — comerciais e de pesca — com a Irlanda, a Mancha, o litoral bretão, poitevino, bordalês, até Bayonne, a marisma cantábrica, a Galiza e Portugal. A floresta de Dean fornece o ferro, a madeira, o carvão, as planícies de Worcester e Gloucester os trigos, o Devonshire e a Cornualha o estanho e o chumbo, as suas costas a pesca. A partir do século XII, a cidade tornara-se um centro de lanifícios e de indústrias do coiro, e um mercado de cereais. Nos finais do século XIV, surge como uma das principais cidades manufactureiras e como segundo porto peninsular: os panos «bristol» conquistam a Irlanda e a Gasconha, Portugal e Espanha, e ao trabalho dos coiros e peles veio acrescentar-se a fundição de canhões e sinos, e uma próspera construção naval. Um provérbio sublinha que «Heryng of Slegothe and salmon of Bame [Irlanda] heis made in Brystowe many a riche man». Os Italianos e Hanseáticos não participam no comércio de Bristol,

O complexo euro-atlântico
entre o complexo mediterrâneo e o complexo nórdico
9.3. **Mapa de Jacobo Bertran**
**Maiorca, 1482**
(Archivio di Stato, Firenze)

que está sobretudo nas mãos dos Ingleses, mas a navegação irlandesa, cantábrica e portuguesa toma nele uma parte muito activa.

Este mundo do Estreito de Gibraltar a norte da Irlanda, construído em torno do golfo da Gasconha, da Mancha ocidental, do canal de Saint-Georges e do mar da Irlanda, abarcando a Andaluzia, Portugal, a Galiza, a marisma asturo-biscainha, as regiões de Bayonne e do Bordelais até à Bretanha incluída, Cornualhas e Devon, o país de Gales e a Irlanda, alargando-se no século XV às Canárias e à Madeira, define-se nas suas dimensões pela duração comum das viagens entre os seus múltiplos portos: entre 7 e 15 dias em geral, mesmo para as distâncias mais longas, cerca de 3 dias para as mais curtas, raramente se atingindo as três semanas. Este mundo pôde ser entrelaçado graças à sua construção naval, aos seus tipos de navios e barcos, adaptados ao oceano, ao leme de charneira e ao seu velame. A cartografia, sistema de representação com regras técnicas, não foi apenas inventada no Mediterrâneo: desde a primeira metade do século XIII Mattew Paris traçou em Inglaterra cartas muito rigorosas das ilhas Britânicas; aí também é elaborado o regimento das marés e o das horas da noite; os pescadores biscainhos sulcam o Atlântico norte. Este complexo dos litorais atlânticos da Europa cresce por si próprio e lança as bases que lhe permitirão ver chegar a sua vez.

## 2. A entrada atlântica no Mediterrâneo — séculos XII a XV

Entre o complexo mediterrâneo e o complexo setentrional, os arroteamentos e a extensão do povoamento continental, os progressos agrícolas e a génese das cidades e comunas, a instalação de feiras e mercados desenharam uma trama de vias fluviais e rotas terrestres por onde se lançaram mercadores e mercadorias, soldando-se e sobrepondo-se as manchas das trocas intra e inter-regionais. Os mapas da arte românica dos séculos XI-XII e da arte gótica dos séculos XII-XIII põem em destaque a génese de uma civilização cuja poalha de catedrais, igrejas e capelas cobre a França, Itália, Espanha e Inglaterra (G. Duby, *Atlas Historique*, 1978, n.[os] 44 e 45).

Dir-se-ia que o complexo atlântico se mantém à margem. A ligação por via oceânica entre os dois outros conjuntos far-se-á apenas para finais do século XIII. É evidente que as margens soalheiras do mar Interior atraem as gentes rudes do Norte, sequiosas de riquezas. A segunda e a terceira cruzadas bordejam as costas francesas e hispânicas, e ajudam à conquista cristã de Lisboa e de Silves. Este facto não deixa de trazer os seus frutos. Hanseáticos e Flamengos descem, uns até à baía de Borgneuf e a La Rochelle, outros até aos portos da Biscaia, a fim de carregarem sal e vinhos, ferro e lãs, deixando panos e outros têxteis, e mais tarde madeiras, alcatrão e cereais. Mas em direcção aos litorais atlânticos eles tomam as vias transcontinentais, e chegam a Sevilha sobretudo por Burgos. Na realidade, são essencialmente as gentes do Atlântico que abrem os caminhos do Norte. Desde o último

O complexo euro-atlântico
entre o complexo mediterrâneo e o complexo nórdico
9.4. **Mapa de Jorge Aguiar, 1492**
A formação do complexo peninsular-insular-marroquino-guineense

quartel do século XII os navios portugueses frequentam os portos dos Países-Baixos e os pescadores portugueses pescam nas águas inglesas, instalando os Portugueses a primeira feitoria estrangeira em Bruges. Frequentam também a cidade de Lille.

Por outro lado, as populações ribeirinhas avançam para lá do Estreito de Gibraltar. Logo que Portugal se tornou num reino independente, já os Portugueses aparecem nas feiras de Tessalónica, e ainda antes do final do século mercadores portugueses frequentam Marselha e Montpellier. Ao longo do século XIV, navios portugueses carregam trigo nos celeiros mediterrâneos — seis deles são sequestrados em Barcelona em 1333 —, barcas de Lisboa, Setúbal e Aveiro transportam sardinha e outro pescado para o Levante hispânico, provàvelmente em troca de dobras de ouro. Mas é talvez com o Maghrebe que as relações comerciais são mais intensas, e o sistema monetário português alinha-se pelo sistema monetário norte-africano.

O século XV reforça esta presença. Uma primeira linha de força é a exportação de sardinha e outro pescado com destino aos portos catalães e valencianos. Por outro lado, os cereais viajam nos dois sentidos, funcionando Portugal, Marrocos e outros reinos muçulmanos, a Sicília e a Itália, por seu turno, como mercados de fornecimento e de importação; mas com o correr dos anos, os cereais afluem do leste para oeste. Os principais vectores da presença portuguesa nas águas do Estreito até Tunes e Génova são, no entanto, o corso e a angariação de fretes. Caravelas e barcas portuguesas, à semelhança dos navios biscainhos, surgem por toda a parte neste Mediterrâneo oriental em busca dos tráficos que ligam litorais meridionais e setentrionais, ocidentais e orientais: na sua mira, o ouro e os escravos, os trigos e o açúcar, lanifícios e fazendas. Caravelas e barcas, mas também naves, demandam Barcelona e Valência, Génova e Alicante, Maiorca e Porto Pisano, as cidades marítimas sicilianas, e carregam por conta de florentinos, genoveses, catalães e outros mercadores para as viagens destes circuitos da bacia ocidental mediterrânea. Como, aliás, fazem também os Bascos. Chegou a dizer-se que o essencial desta circulação marítima mercantil é assegurado pelas gentes do Atlântico, o que coloca os navios portugueses e biscainhos sob a mira dos piratas; aliás, a concorrência entre estes dois transportadores dos mares leva-os a acções de pirataria uns contra os outros.

Esta abertura atlântica modifica as condições de circulação no Mediterrâneo, uma vez que é a coca ou a nave, enquanto não surge a caravela, que faz a sua aparição e depressa se torna largamente adoptada, por volta de 1300.

Em 1415 os Portugueses tomam Ceuta, chave de toda a navegação entre o Levante — o Mediterrâneo — e o Poente — o Atlântico, e ferrolho que fecha o acesso da Península ao auxílio merínida. Com efeito, Portugal tinha como objectivo a conquista do Reino de Granada, cuja economia estava estreitamente ligada à de Marrocos; a sua política pretendia obter o contrôle do conjunto granadino-marroquino, fortemente urbanizado, rico em açúcar e seda, cereais e gado , onde desembocam as caravanas trans-saarianas do ouro, escravos, marfim, animado por centros de indústria têxtil e de coiros, graças aos quais se abrem os tráficos da Guiné.

Sublinhemos que esta política se inscrevia no quadro da entrada atlântica na bacia ocidental do mar Interior; por outro lado, impedia a reconquista castelhana, reforçando a independência portuguesa. A vitória do infante D. Fernando em Antequera em 1410 e o seu governo forte provocaram este desvio pela expedição ao outro lado do Estreito, que, além disso, satisfazia de modo mais imediato certas cobiças mercantis — em particular a necessidade de solucionar a escassez de metal amarelo. Em 1433, a discussão deflagra de novo em torno da alternativa: Granada ou uma outra praça marroquina; a ligação entre ambos os objectivos é claramente apreendida; novamente o segundo termo é escolhido — será o desastre de Tânger em 1437. Mas desde 1419 o infante D. Henrique pretenderia tomar Gibraltar, e o filho do capitão de Ceuta tentou por duas vezes conquistar Tetuão — o que permitiria defender Ceuta mais eficazmente. Estas acções e projectos inscrevem-se na linha, prosseguida desde os anos de 1370, de aliança com Aragão contra Castela, de intervenção concertada nas questões castelhanas ao longo do século XV, nomeadamente a presença do condestável D. Pedro, filho do falecido Regente de Portugal, nos domínios aragoneses, saldando-se pelo fracasso a sua disputa pela coroa deste reino, em 1463-1464. Mas em volta do Estreito o círculo alarga-se: em 1458 El-Ksar es-sghîr é tomada, em 1463-1464 Afonso V tenta em vão apoderar-se de Tânger; por outro lado, em 1465 uma esquadra e um exército portugueses cercam Málaga por terra e por mar, e só o mau tempo impede a tomada da cidade-porto, uma das chaves do comércio marroquino e maghrebino, e, de um modo mais geral, do Mediterrâneo ocidental.

Conhecido dos Portugueses graças às suas incursões de pirataria e às suas viagens em busca do frete, assim como pela presença de pescadores e das carreiras comerciais, o mundo mediterrâneo entra no seu horizonte cultural e político em virtude das relações diplomáticas e militares, das peregrinações à Terra Santa e dos contactos religiosos e outros com a Itália e as ilhas dos cavaleiros de S. João. Em 1416 um arauto que acompanhou a missão portuguesa ao Concílio de Constança escreveu um *De Ministerio Armorum*, ou livro da descrição dos países para uso dos reis de armas. Tudo começa por Roma; e naturalmente, em virtude do Sacro Império, uma parte da Alemanha; mas esta descrição devida a um português de Lamego detém-se na pintura da Península Ibérica e dos prolongamentos da coroa de Aragão (portanto, a Sicília, a Sardenha, a Córsega), lança uma ponta até à Hungria e uma outra, muito breve, até à Polónia, passeia-se através dos múltiplos arquipélagos entre Creta, a costa síria, a costa balcânica e os Estreitos, e termina com Sabóia; incompleta, a descrição tem nitidamente como eixo o Mediterrâneo. É evidente que a situação política geral também é abordada (mas não existe ameaça otomana); é, no entanto, de uma geografia económica que fundamentalmente se ocupa, completada por esboços precisos sobre certas condições sociais ou culturais, o povoamento. O horizonte da bacia ocidental está claramente ultrapassado; outros mundos assomam no horizonte.

Para meados do século XV, a esta presença dos piratas e dos marinheiros em busca de frete, ao pequeno número de linhas de circulação do pescado, trigos e tecidos, começa a suceder uma presença comercial mais nítida, que por seu turno conduzirá a uma nova fase de intervenção política. Em 1457 o sistema monetário português desliga-se da dobra maghrebina e alinha pelo sistema de ouro do florim, do ducado genovês e do besante. Prova do avanço das cidades italianas e da sua irradiação para o oceano; mas também da vontade de com elas competir e de abrir as portas desse imenso complexo por parte das populações ribeirinhas do Atlântico; Castela não seguirá o exemplo português — uma vez que Aragão estava já envolvido nos circuitos do mar Interior. Frente a este mundo tão rico, como deixar de nele buscar escápulas e mercados, como não entrar em concorrência com ele, como não atrair colaboradores para a expansão oceânica, para entrelaçar os tráficos, valorizar as terras descobertas?

Durante a segunda metade do século XV, uma rede de consulados e feitorias portuguesas instala-se no Mediterrâneo, desenvolvem-se estabelecimentos anteriores. Cônsules e feitorias em Barcelona, Valência, Almeria, Málaga (e evidentemente Sevilha, ou melhor, a Andaluzia), Génova e Florença, Sicília, Veneza, Oran,Tremecem e Tunes. E, em breve, também em Chios e outras ilhas levantinas. Nas cidades magrebinas compram-se *hambels* e *haiks*, e mesmo trigo e escravos, procura-se obter espécies de ouro e cavalos. Este comércio liga-se às viagens das caravelas às costas guineenses. A espantosa fortuna do açúcar da Madeira extravasa sobre os mercados mediterrâneos — a transferência da cultura e da indústria para os arquipélagos atlânticos, enquanto se não dá a travessia do oceano, satisfaz uma procura crescente. Os engenhos hidráulicos, substituindo a força motriz dos animais e transformando o antigo *trapetto* siciliano, multiplicam a produção, que no início se escoa sobretudo com destino aos Países-Baixos, Inglaterra, La Rochelle e Nantes e outras escápulas atlânticas, mas que por volta de 1470 parte à conquista da clientela mediterrânea. Vários italianos saltam sobre estas novas possibilidades de lucro: os Centurione, os Spinola, os Di Negro (aos quais Colombo está ligado), Marchione, o mais poderoso de todos eles, Cattaneo, Affaittadi, Lomellini; no entanto, também os portugueses estão profundamente empenhados neste tráfico, de todos o mais frutuoso. Naus e caravelas levantam âncora da Madeira com destino a Génova, Pisa, Roma, Palermo, Veneza, e até Chios e Constantinopla (de onde vem o trigo). A repartição da exportação nos finais do século XV revela a amplidão desta dinâmica do açúcar: Portugal consome 7 000 arrobas; o complexo setentrional e o complexo atlântico recebem 56 000 arrobas (das quais 40 000 só para Flandres); o Mediterrâneo recebe 57 000, das quais 15 000 desembarcam no império turco, e 15 000 em Veneza. São sobretudo navios portugueses que efectuam este transporte.

A conquista de Granada pelos Reis Católicos e os tratados de demarcação das expansões portuguesa e castelhana fecharam o Mediterrâneo aos objectivos portugueses, tal como fecharam a Guiné aos objectivos andaluzes. Mas subsistiram algu-

mas ambiguidades, tanto em virtude da anexação das Canárias pela coroa de Castela como pela progressão turca em direcção ao Atlântico, ameaçando esta as posições portuguesas e tornando inseguro o Estreito de Gibraltar. Fernando o Católico e o cardeal Cisneros põem em acção todo um plano de conquista do Maghrebe não marroquino pela coroa de Aragão, plano do qual Carlos V e Felipe II, enredados na política mediterrâneo-europeia, serão os herdeiros. Os Portugueses não se resignam, e vão envolver-se nas questões do mar Interior, forçando aragoneses e castelhanos a agir, ou agindo por conta própria se necessário (o pretexto de auxiliar os cavaleiros de Rodes favorece estas iniciativas).

Em 1493 uma armada cujo capitão é Álvaro da Cunha, homem da confiança de D. João II, parte em direcção às Escalas do Levante; os barcos são apoiados por uma nau de 1000 tonéis, com artilharia muito potente. Em 1500-1501 os Turcos atacam Rodes e ameaçam Zante e Corfu e têm Veneza praticamente à mercê. A Senhoria consegue o auxílio castelhano — comandado pelo Grande Capitão Gonzalo Fernández de Córdoba; a armada é constituída por 39 naves e carracas — é a irrupção atlântica — e 19 galés, fustas e bergantins, com mais de 7 000 homens. D. Manuel envia também uma armada de caravelas e naus, cujo capitão-mór é o Conde Prior D. João de Meneses. Há ainda uma esquadra francesa e as forças venezianas e de Rodes. Cada um faz o seu jogo, todos desconfiam uns dos outros. Os Turcos são obrigados a bater em retirada, sofrem perdas importantes, Cefalónia é tomada por Castelhanos e Venezianos. Mas os Portugueses preferem atacar Mers-el-Kébir e pretendiam também tomar Oran; por um momento dir-se-ia que, em conjugação com os Castelhanos, a Calábria seria atacada. Em 1535 é a acção da armada portuguesa que permite a Carlos V forçar a entrada do porto e tomar a cidade de Tunes. Ora, os responsáveis portugueses pressionaram sem rebuço o imperador no sentido de empreender esta conquista, com a finalidade de contrabalançar as ameaças do corso otomano que tinha bases na África do Norte e nos portos atlânticos de Marrocos. Esta política de garantir a segurança de Mers-el-Kébir, Oran, Ceuta e Tânger, e de controlar o Estreito, resguardando o Algarve e o Levante hispânico, fez prevalecer os esforços portugueses junto de Felipe II no sentido de conquistar o Peñon de Velez. Uma primeira tentativa fracassou em 1562. Mas dois anos mais tarde uma armada castelhana de 85 galés e 60 pequenas barcas, com 13 000 soldados, comandados por D. Garcia de Toledo, e uma armada portuguesa composta por um grande galeão, 8 caravelas e algumas galés, fustas e bergantins, cujo capitão-mór era o antigo governador da Índia Francisco Barreto (o que prova a importância que Lisboa concedia a estes empreendimentos), obrigam os Mouros a evacuar a cidade de Velez e tomam o Peñon. Sublinhe-se a diferença de composição das duas esquadras: uma mediterrânea, a outra atlântica; sublinhe-se também que em 1562 Filipe II tinha recusado auxiliar Mazagão, que se encontrava em dificuldades: as políticas são, também elas, diferentes.

O século XVI, facto aliás bem conhecido, assiste à chegada dos veleiros nórdicos ao Mediterrâneo: eles envolver-se-ão mesmo nos tráficos do Levante. Já os Cruzados tinham penetrado nesse mar atravessando-o de oeste para leste. Aí surgem também esporàdicamente os Ingleses, no século XV, quando a Inglaterra deixa de ser uma economia «colonial», se torna independente e se industrializa. Sobretudo as gentes de Bristol, no coração do complexo atlântico. Mas a norte da marisma cantábrica as actividades só de modo muito ténue se interessam pelo mar Interior; este é, com efeito, modelado pelas gentes da Península Ibérica.

### 3. Os Mediterrâneos presentes no complexo atlântico

A integração da maior parte da Península Ibérica no mundo do Islame, e o termo tardio da Reconquista, ao fim de sete séculos, são suficientes para fazer ressaltar o papel das economias e civilizações mediterrâneas na orla do mar Al-Muhit, do oceano Tenebroso. Já tivemos ocasião de sublinhar que as costas a norte do Mondego sofreram tanto, ou mesmo mais, com os *raids* muçulmanos do que com os *raids* vikings. Lisboa e os portos do Tejo, tal como os do Algarve, mantinham um comércio regular com Marrocos, Tremecem, Argel, Oran e Tunes. Recorde-se que após a tomada de Lisboa por Afonso Henriques — 1147 —, Santarém surge constantemente no vai-vem com o Maghrebe. Centros navais importantes mostram-se muito activos em Sevilha e na parte terminal do Guadalquivir, assim como no Tejo; aí encontramos estaleiros em actividade, os marinheiros mouros afastam-se das costas, conhecem as ilhas Afortunadas-al-Halidat. Este cunho marítimo muçulmano traduz-se de modo muito evidente na utilização de palavras de origem árabe — arsenal, almirante, caravo, taforeia, albetoça, almadia, falua, gelva, xaveco (e a arte da pesca, xávega), fateixa, arraias, armazém, etc.

Na medida em que este mundo muçulmano extravasa sobre o Atlântico, e também em que os Atlânticos têm de enfrentar, através do Estreito de Gibraltar, essas realidades diferentes, as populações ribeirinhas portuguesas e galegas vão solicitar o auxílio técnico de Italianos e Catalães. Sabe-se que no início do século XII o Arcebispo de Compostela Diego Gelmirez contrata Genoveses e Pisanos «nautica artis periti», e que do arsenal galego saíram galés para limpar os mares de piratas. Os historiadores não se cansam de fazer referência à vinda para Portugal, a convite do rei, do genovês micer Manuel Passagna, nomeado para o posto de almirante-mór; acompanhavam-no uma vintena de peritos na construção de galés e de marinheiros especializados na arte da navegação destes navios. Mas trata-se, ainda, da guerra contra os muçulmanos, contra as esquadras de galés, de ataques contra portos marroquinos; nada mais. Os barcos de pesca e de comércio galegos nada tiveram a ver com a iniciativa do Arcebispo Gelmirez, e a marinha galega desenvolve-se segundo as formas atlânticas. Em Portugal, desde a independência, ou mesmo antes,

encontravam-se em actividade estaleiros navais, mesmo para a construção de galés, e existia uma marinha real (além de numerosas embarcações de particulares) sob as ordens de um almirante, que entrava em guerra quando era necessário.

É noutros aspectos que se torna necessário ver a influência mediterrânea. Na realidade, aquilo que assegurou o futuro marítimo de Portugal e da marisma Cantábrica, assim como das costas francesas, oeste-inglesas e irlandesas, foi o encontro de duas correntes de contribuições. Do mar Interior vieram a bússola, os portulanos e as cartas de navegar, a *toleta di marteloio* mais tarde, assente na base da influência muçulmana, tão decisiva. Mas a contribuição setentrional e peninsular inclui o governalho e a coca ou nave, a caravela, o regimento das marés para entrar e sair dos portos, o regime das horas da noite; o vocabulário é também significativo do facto: para além dos pontos cardeais, a quilha, o mastro, o leme, a bolina (bowline), vindo esta última palavra a designar a navegação com o vento pela frente, um dos factores da revolução dos descobrimentos.

A presença de mercadores do Sul, sobretudo Italianos, nos Países-Baixos e em Inglaterra, chegados em grande número pelas vias transcontinentais, mas também na Andaluzia e nas principais cidades marítimas portuguesas, a penetração dos Atlânticos no Mediterrâneo ocidental conduziram ao estabelecimento das carreiras de galés entre Génova, Veneza e Porto Pisano e a Mancha e o mar do Norte. Trata-se de toda uma irradiação para os oceanos — não esqueçamos a viagem dos Vivaldi em busca de uma rota ocidental para os mercados asiáticos, assim como as tentativas de abrir a rota do golfo Pérsico; e ainda a instalação nas Canárias ou, pelo menos, a demanda do arquipélago. Da Catalunha e das Baleares, onde a cartografia judaica desvenda o mundo trans-saarino do ouro, do marfim, e dos escravos, parte-se em busca dos rios ricos em *tibar*, ao longo das costas africanas. No entanto, esta dupla irradiação em direcção aos oceanos, entre 1290 e 1350, acaba por fracassar, excepto no que respeita aos portos flamengos e ingleses e às ilhas Afortunadas. Mas para chegar a estas ilhas, Genoveses e Florentinos irão utilizar Lisboa como base, e como barcos os navios atlânticos — é o caso da expedição cujo relato foi transmitido por Boccaccio.

Qual o papel da carreira da Flandres e da Inglaterra na actividade do complexo atlântico? As escalas, como Lisboa, nunca atraíram trocas importantes. Os portos cantábricos não foram frequentados, o mesmo acontecendo com os portos do sudoeste inglês e da Irlanda. É a partir de Southampton em direcção ao mar do Norte que os Italianos se instalam e desenvolvem os negócios. A ascensão de Southampton está ligada ao comércio italiano, que estimula toda a região, e os produtos de luxo desembarcados das galés penetram até aos Midlands. É aliás só através desta cidade da Mancha que Bristol entra em contacto com as mercadorias mediterrâneas e os mercadores do Sul (do Levante). Estamos numa outra rede; de tal modo assim é que, para finais do século XV, Southampton cai sob os golpes dos Londrinos e, no meio século mais tarde, abandonada por eles, entra em declínio. É evidente que, a partir do século XIV, graças a esta carreira, as ilhas Britânicas, assim como a Jutlân-

dia, o Sudoeste escandinavo e depois o Báltico surgem nas cartas de feitura mediterrânea. Sem, no entanto, a precisão de desenho do mar Interior. Na esteira das galés, e evidentemente com um certo atraso, as naves venezianas, genovesas e outras largam, em direcção aos portos do Poente, transportando, por exemplo, os vinhos de Creta (até dez, doze naves por anos); o pastel lombardo é transportado pelas carracas genovesas até Southampton e Sandwich, é também desembarcado em Middelburg, enquanto o pastel do Lauragais atravessa a rota de Toulouse por Montauban até Bordéus, onde é embarcado com destino a Inglaterra; comércios à distância, mais do que inter-regionais. E já as côres das ilhas e regiões atlânticas entram na concorrência — urzela e sangue de dragão das Canárias e do arquipélago de Cabo Verde, escoados para o Norte através de Sevilha e Lisboa, a grã portuguesa e da Espanha do Sul, depois o pastel dos Açores, desde muito cedo o anil do Dar'a (Sul marroquino). Bruges redistribuirá o alúmen da Anatólia transportado por Genoveses, o de Marrocos transportado por Catalães.

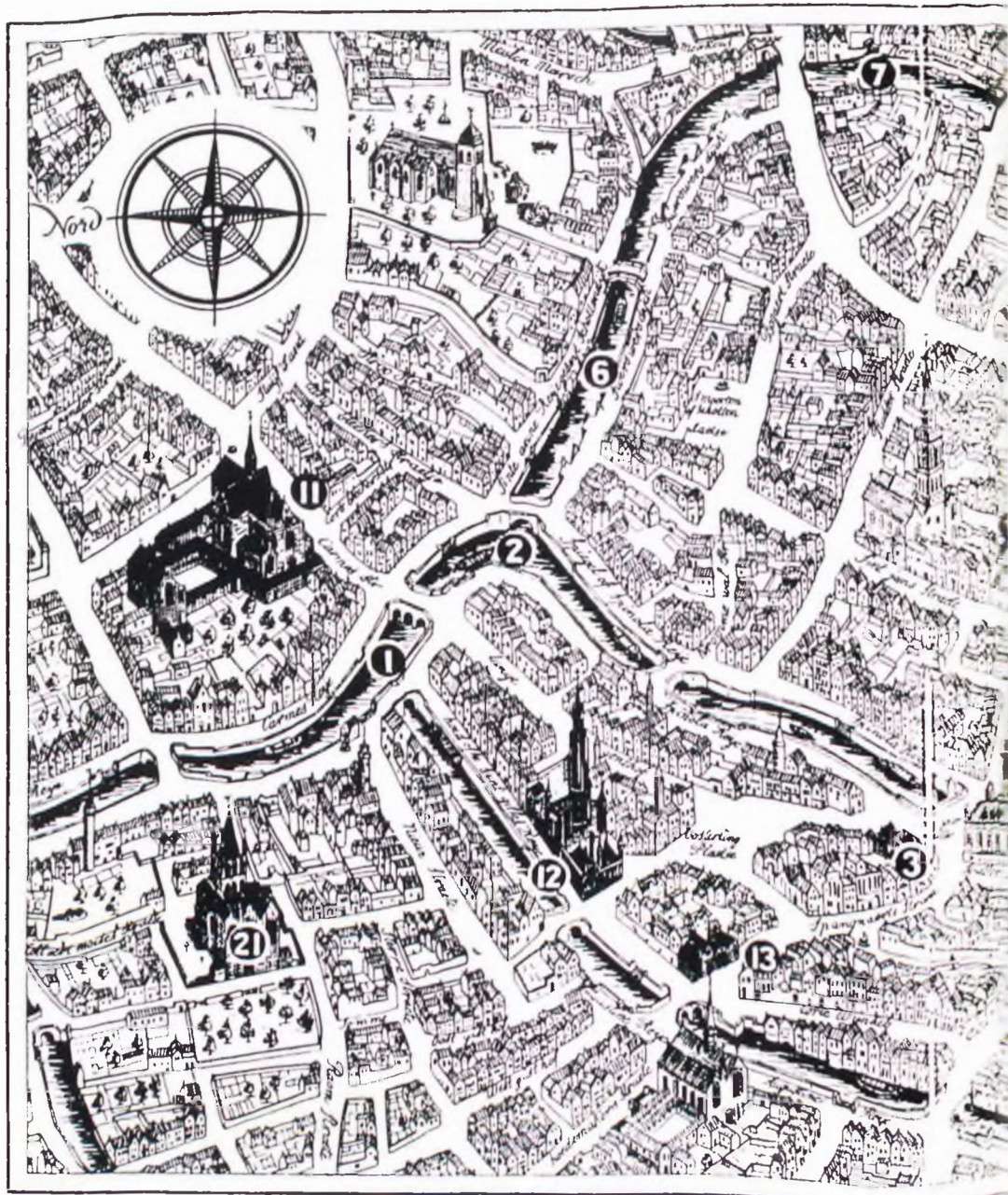
O ascendente dos sistemas monetários das cidades italianas seria uma boa medida da presença dos interesses económicos mediterrâneos nas costas do Atlântico. No entanto, a Península mantém-se na órbita das espécies muçulmanas, enquanto a França e a Inglaterra, assim como os Países-Baixos, seguem outros sistemas. Não esqueçamos que na Europa setentrional a prata prevalece sobre o ouro enquanto meio de circulação, uma vez que o primeiro é barato e o segundo, caro. No Sul passa-se o inverso. Se o sistema florim-genovês-ducado *zecchino* tende a desempenhar um papel muito importante no comércio internacional desde meados do século XIII, a crise do ouro dos últimos decénios do século XIV e da primeira metade do *Quattrocento* atrasaram a sua adopção por outros Estados. Em Portugal ela verifica-se apenas em 1457, em Valência em 1483, na Sicília em 1491, depois na Sardenha e em Barcelona; Castela só adere ao *florí de oro d'Aragó*, com o *excelente* da Granada, em 1497, abandonando-o no entanto em 1537, em favor do escudo; Maiorca e Navarra entram no sistema apenas em 1508 e 1513, respectivamente. O florim renano, desde cedo aliviado em peso e em lei, arrasta consigo as moedas dos Países-Baixos. Na realidade, esta história monetária mostra bem os limites da irradiação mediterrânea de base italiana; adopções com mais de dois séculos de distância, restritas, e sobretudo ligadas — é o caso de Portugal — à expansão oriental e à penetração no mar Interior; trata-se também, de uma ruptura com o Islame.

Desde antes da tomada de Ceuta, em 1415, e das viagens de descobrimento, Genoveses e Florentinos, principalmente, mas também Lombardos, Pisanos e Venezianos possuíam agências e feitorias, ou mesmo as sedes das suas companhias em Fez, Marrakech, Arzila, Ceuta, Tânger, nos portos do Algarve e em Lisboa, encontrando-se também em força em Sevilha, Cádiz, San Lúcar, Jerez e Málaga. As suas colónias eram particularmente densas na Andaluzia. Na sua maior parte, foram atraídos pelas oportunidades proporcionadas por este mundo que desperta, mais do que pelas que eles próprios crearam. Contribuíram para o alargamento do

horizonte das actividades possíveis que portugueses, castelhanos, biscainhos, gentes de Bristol e irlandeses, bretões e bayonneses iam desenvolver. Concorrências e colaborações combinam-se, alternam. Façamos intervir a espantosa gesta do açúcar, da Sicília, de Valência e de Marrocos, que ganha o Algarve e a Madeira, mais tarde as Canárias e os Açores, o arquipélago de Cabo Verde. Trata-se de um dos grandes motores da dinâmica económica do *Quattrocento*, simultâneamente nos domínios agrícola, industrial e comercial, impulsionando a construção naval, os trabalhos de aparelhos e recipientes de madeira, a metalurgia do cobre e do ferro, a valorização da energia hidráulica. Formas e técnicas adaptam-se com a passagem do Mediterrâneo ao Atlântico. Além disso, a cultura e o engenho criam uma organização nova, senhorial-capitalista, assim como o escoamento para os mercados e os fornecimentos para a produção estimulam algumas grandes fortunas e sociedades com múltiplas dependências, uma multidão de pequenos negócios e o desenvolvimento do Estado (monopólios concedidos em estanco). Os Italianos ocupam-se de bom grado dos negócios de côres para a tinturaria e do tráfico das especiarias africanas. Vêmo-los por todo o lado, atravessarão o Atlântico, dobrarão o Cabo de Boa Esperança. Um florentino, Bartolomeu Marchione, será uma figura de proa do capitalismo colonial durante os reinados de D. João II e de D. Manuel. Outros, como os Affaittati, as gentes de Cremona, os Di Negro, os Cattaneo, e tantos mais desenvolvem negócios à escala internacional, como os Burgaleses e os Portugueses, nobres ou não. Estamos, em Portugal, perante uma nobreza mercadora, tal como em Espanha, embora em menor grau. Mas este enxamear das gentes do Levante já pouco tem a ver com o Mediterrrâneo enquanto conjunto. De facto, integram-se nas sociedades atlânticas, adaptam os seus nomes. Veremos, contudo, que a sua presença não enfraquece, bem pelo contrário: a ruptura dos três complexos e a formação de conjuntos mais vastos abriu-lhes novas possibilidades.

## 4. Do mundo simbólico ao conhecimento real: o Mediterrâneo na cartografia

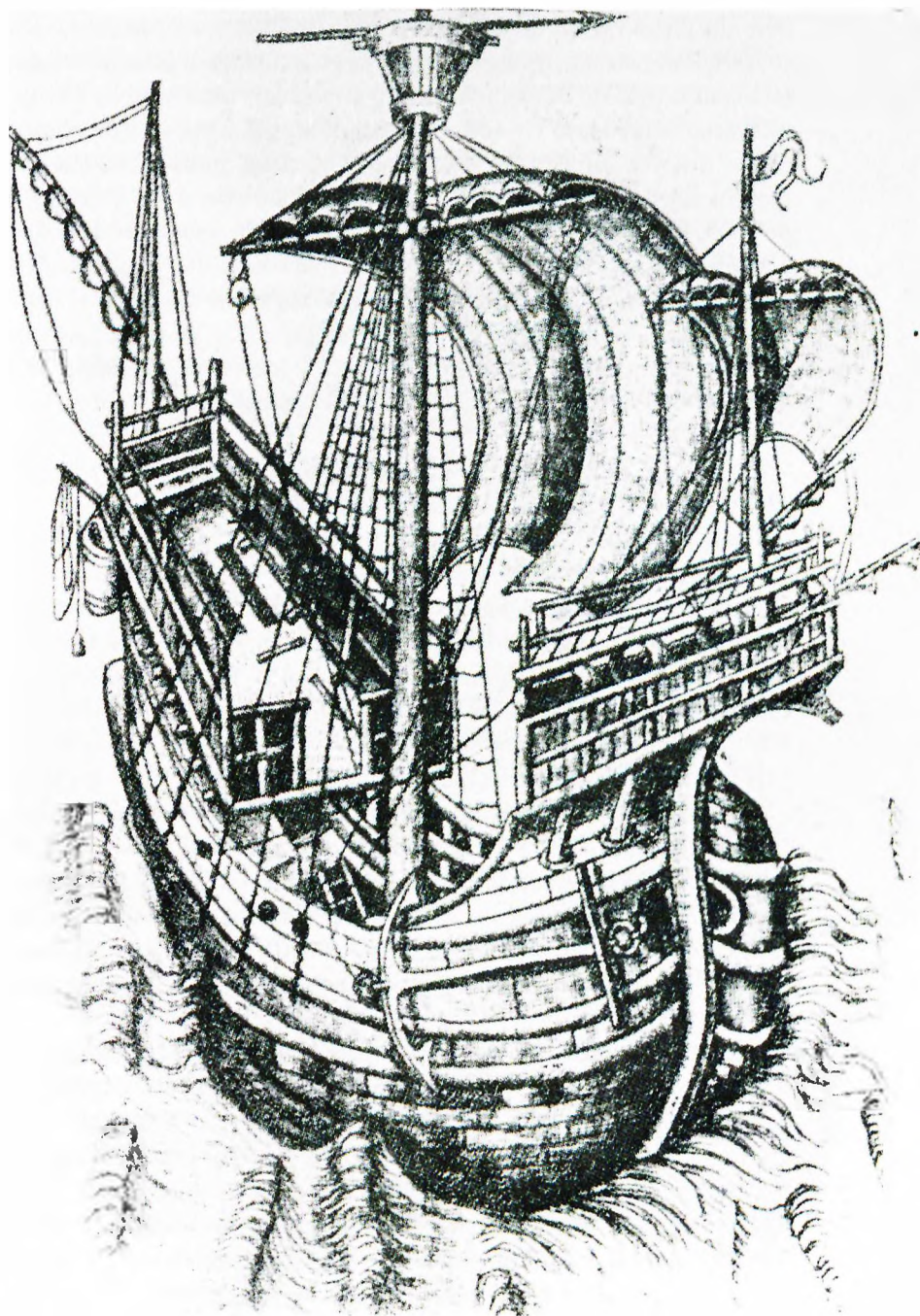
Assim, ao longo destes séculos desenrola-se uma sucessão de construções espaciais: interferências, inter-relações, travessias desviadas, desencravamentos, segundo a feliz expressão de Pierre Chaunu, e sob as coações económicas e políticas, alteram-se as configurações e os modos de vida e de deslocação, os horizontes culturais, através da operacionalização de múltiplas inovações técnicas devidas a diferentes contribuições. Mais ainda, os homens inventam outras estruturas de apropriação do mundo e da concepção do seu lugar e do seu destino neste cosmos.

Os mapas-do-mundo do século XI ao ocaso do século XIII estão na convergência entre a herança da geografia clássica, as ideias fabulosas da decadência romana, a visão cristã do universo e do destino, e algumas contribuições árabes. O círculo ou a elipse como forma que traduz a perfeição da creação; o oceano primordial que

O complexo nórdico (Mar do Norte-Báltico)
9.5.1. **Bruges nos séculos XV e XVI**
Planta de Marc Gheeraerts, 1562
simplificada e com indicações postas por Hans Van Werweke e François Ganshof

1. O Reie, pelo qual Bruges comunica com o Zwin e com o mar.
2. Itinerário dos barcos do interior que carregaram nos anteportos.
3. A Casa da Portagem (*Tonlieu*, telónio).
4. O Grande Guindaste.
5. Mercado à beira da água (Cais de descarga coberto).
6. e 7. Itinerário dos barcos do interior pertencentes aos habitantes de Bruges e que não pagam portagem.
8. Armazém das lãs.
9. Mercado dos lanifícios e torre municipal.
10. Feitoria dos Ingleses.
11. Convento do Carmo, sede das autoridades da Hansa alemã até 1478.
12. Feitoria dos «Orientais», sede das autoridades da Hansa a partir de 1478.
13. Consulado de Castela.
14. Consulado de Florença.
15. Consulado de Veneza.
16. Consulado de Génova.
17. Bolsa (praça).
18. Consulado de Lucca.
19. Sucursal dos Medicci, e depois Banco dos Portinari (a partir de 1480).
20. Feitoria dos Biscainhos.
21. Igreja de São Gilles (onde está a capela dos Escoceses).
22. Câmara Municipal.
23. Palácio dos Duques de Borgonha, condes de Flandres

cerca as terras; a cruz cortada, traçada pelos rios e pelos mares, traduz a marca do Salvador; o Oriente muitas vezes ao alto, Jerusalém na intersecção dos eixos da cruz; Adão e Eva com a serpente do Paraíso, mais tarde o nome de Jesus; por vezes os apóstolos nos quatro cantos. Tudo se encontra ordenado segundo um duplo sistema: ternário ou quaternário. Os três continentes encontram-se separados pelos três braços da cruz; o Mediterrâneo é o seu eixo central, e de um lado encontram-se o Nilo e o *sinus Arabicus*, do outro o mar Negro e o rio Tanaïs. A combinação dos dois pares de virtudes: seco-húmido, quente-frio —, define os quatro elementos, nos quatro cantos, enquanto os quatro pontos cardeais definem os eixos do conjunto. Do Paraíso Terrestre, para lá dos montes Atalantes, surgem os quatro grandes rios, entre os quais o Nilo, ele próprio com três braços (um dos quais é o Rio do Ouro, o Senegal-Níger). Rios e montanhas desenham a trama desta figura do mundo. Até muito tarde, o Reno e o Danúbio serão traçados como um único rio, estendendo-se ao longo de um paralelo. No oceano circundante as ilhas sucedem-se, separadas por peixes ou por barcos, com dois remos à ré: morada dos bem-aventurados ou dos malditos, acentuando a forma elipsoidal o seu carácter simbólico (mesmo no Mediterrâneo, os casos de Chipre, Creta e Sicília). Castelos e palácios marcam a presença humana, a toponímia imbrica o real e o mítico. Tudo se encontra ordenado segundo uma concepção simbólica, ignorando as dimensões ou as posições relativas, e os pontos cardeais assinalam, e de modo fruste, apenas os grandes conjuntos.

Observemos, por exemplo, o mapa-do-mundo do Beatus Liebanensis, do século VIII, conhecido através de uma cópia de cerca de 1050, que ilustra o Apocalipse de Saint Sever; e também o mapa-do-mundo do irmão Ricardo de Haldingham, no retábulo da catedral de Hereford, de finais do século XIII. Em ambos os casos, não se trata de representações das terras e dos mares que marinheiros e mercadores ou os exércitos percorrem, mas de figurações, na ordem do visível, das ideias sobre a Creação e a escatologia do mundo dos homens.

Mas a formação dos três complexos económicos que têm como eixo as rotas marítimas nunca poderia consumar-se sem a passagem a outras concepções do espaço e dos espaços; e, por seu turno, impô-las. Porque, de facto, trata-se de deslocações utilizando meios de transporte definidos — o cavalo ou o camelo, as carroças, as galés ou outras embarcações; trata-se de reencontrar o lugar onde já se esteve uma vez, de estabelecer ligações regulares, e portanto de poder referenciar os lugares, estimar as distâncias, as durações das viagens. A frequência das viagens ao longo dos anos permite justamente estimar de modo satisfatório o caminho percorrido, e a transformação da agulha do Sul chinesa em bússola traça os rumos seguidos pelos navios. Uma representação operatória de algumas partes da superfície do globo torna-se assim possível, traçada sobre as linhas da rosa dos ventos, em que se inscrevem como distâncias as estimas do percurso efectuado; existe um sistema de orientação e de medida. Esta invenção da *carta di navichare*, carta de marear, a carta náutica,

O complexo nórdico
(Mar do Norte-Báltico)
9.5.2. **Kogge (= coca) hanseática, fim do século xv**
(Gravura em cobre, Colecção Albertina, Viena de Áustria)

data do último terço do século XIII, época em que os mediterrâneos frequentam com regularidade o mar Negro e vão estabelecer ligações, através do Estreito de Gibraltar, com o mar do Norte. Esta carta é também uma lista de portos (portulano), um roteiro traduzido em termos figurativos. Ela é um instrumento de navegação, não se inscreve numa visão do mundo e elimina, portanto, a maior parte dos elementos simbólicos. A primeira que chegou até nós, a Carta dita Pisana, de cerca de 1300, levantada em Porto Pisano ou em Génova, apresenta-nos todo o mar Interior e as costas europeias atlânticas, com uma Grã-Bretanha irreconhecível; com efeito, ela deforma consideravelmente mesmo as regiões mais frequentadas. Por volta de 1307, a Carta de Giovanni di Carignano, genovesa, traz um progresso assinalável, até no que diz respeito ás ilhas Britânicas. O mesmo se passa com as cartas náuticas do genovês Pietro Vesconti, após 1310, traçadas a partir de certo momento em Veneza.

Logo que nasce, a carta de navegação vai inserir-se nos atlas e modificar os mapas-do-mundo.- É o caso da obra cartográfica de Pietro Vesconti, autor das cartas que serviram os projectos de Marino Sanudo, o veneziano. Examinemos o mapa-do-mundo de 1320. A forma mantém-se circular, o Oriente ao alto, o oceano circunda a terra, o Mediterrâneo mantém o diâmetro de referência. Para lá do mar Interior, as terras e os rios, tal como as montanhas, mantêm a disposição tradicional, mitológica (mas não mantém a carta de Carignano, sobretudo náutica, o Reno-Danúbio como linha segundo o paralelo?). E no entanto, o mundo mediterrâneo e as costas atlânticas representam o domínio do conhecimento real, das condutas orientadas pela possibilidade de verificação, a preocupação por um certo grau de aproximação.

Contrastes entre círculo culturais e sociais: *scriptoria* monásticos e escolas eclesiásticas, por um lado, feitorias comerciais, armazéns portuários e pontes de navios, por outro. Mas interferindo entre si, daí surgindo uma cultura burguesa-eclesiástica que sacrificará cada vez mais os moldes simbólicos e se alimentará da herança clássica. Cartas para marinheiros, mapas-do-mundo para clérigos e crentes, e ainda atlas e cartas ricamente iluminadas para as côrtes principescas e os opulentos homens de negócios.

Tomemos como tipo o Atlas Catalão de 1375-1381, as cartas de Maciá de Viladestes de 1413, a carta de Gabriel de Valsequa, de 1439. Apesar de distorções e desproporções, o contorno mediterrâneo e a Europa Ocidental, as penínsulas e os golfos, o mar Negro e o Cáspio, as ilhas surgem com as formas perfeitamente reconhecíveis, e através do continente asiático vemos as pistas caravaneiras, como através do Sáara. Indicações precisas sobre os reinos do ouro — recordemos as relações da Catalunha e das Baleares com estes ricos tráficos —, os nómadas cameleiros que vivem em tendas, os elefantes, as cidades orientais, os juncos chineses. Se a distorção mais grave continua a ser a subida em latitude do Atlântico para o mar Negro, o fantástico e o que se conta de boca em boca envolvem o conjunto real, infiltram-se por todo o lado: é o golfo Pérsico em cotovelo avançando para oeste,

a cadeia do Atlas, de maneira tradicional, estendendo-se do oceano até ao Nilo, onde desemboca por três ramos, o contorno asiático completamente falseado, a Jutlândia gigantescamente aumentada e a Escandinávia totalmente irreconhecível, a rainha do Sabá e homens que saem de peixes, a poalha de ilhas no Extremo-Oriente, os reinos apocalípticos de Gog e Magog, para lá das gentes de uma ferocidade espantosa. Vários destes atlas e cartas já não se enquadram no círculo ou na elipse, estendendo a ecúmena em longitude, em vez de a alongarem em latitude como acontecia nos mapas-do-mundo elípticos; o Norte tende a ser colocado ao alto. Apesar de tudo, a antiga forma circular mantém-se com mais frequência do que seria de esperar, e o seu conteúdo reproduz frequentemente as ideias míticas. É o caso do mapa-do-mundo anónimo do início do século XV (Biblioteca dos Borgia), dos de Andrea Bianco de 1436 e 1438, de que já falámos, do mapas-do-mundo de Johannis Leardus, veneziano, de 1448, com o oriente ao alto, onde se encontra o «paradiso terrestre», o de Fra Mauro, feito em Veneza por encomenda do rei de Portugal, em 1457-1459, onde estão já inscritos resultados de viagens portuguesas. A tradição continua a enquadrar fortemente as novidades. Alguns mapas-do-mundo adoptam todavia o desdobramento em longitude, à semelhança do Atlas Catalão: veja-se a carta genovesa anónima de cerca de 1457 e o planisfério catalão de meados do *Quattrocento* (Módena). É um facto que subsistem os animais fabulosos e outros elementos tradicionais. Mas as cartas tornam-se sobretudo mais ricas na figuração — convencional — das cidades e dos navios, como é o caso do mapa-do-mundo de Fra Mauro (sublinhemos a representação de Samarkande). As ilhas míticas continuam a povoar as cartas do século XV — a ilha das Sete Cidades, a ilha de S. Brandão, a Antilia... eis outros tantos apelos à aventura das viagens de descobrimento.

Mas a inserção da carta náutica na concepção global tradicional acaba por conduzir ao bloqueio de ambas. A cartografia mediterrânea esgotou as suas virtualidades, ainda antes de meados do *Quattrocento*. Viria a renovação do reencontro, da tradução e, em seguida, das edições da *Geografia* de Ptolomeu? O sistema de projecção surgia demasiado cedo, e vinha dificultar, mais do que facilitar, os métodos de representação cartográfica. As ideias sobre as formas, dimensões e orientações dos continentes e dos oceanos, das regiões e dos mares, lançavam mais a confusão do que contribuíam para o descobrimento do planeta. Entre 1475 e 1490 saem dos prelos sete edições (a primeira ainda sem cartas); depois, como sublinhou Armando Cortesão, a interrupção até à 8.ª, em 1507, revela a perplexidade dos sábios: como encaixar na concepção ptolemaica os dados surpreendentes das descobertas, que se sucediam a um ritmo endiabrado? Por outro lado, a tipografia difunde as descrições e relatos da geografia mítica e fabulosa, imagens e ideias que já se demonstrara serem erradas — como as viagens de Mandeville, ou ainda o *Tratado da Esfera* de Sacrobosco.

A renovação só pode vir do complexo atlântico: ela implica, de facto, uma nova arte da navegação, o cálculo a partir da observação dos astros, um novo tipo

de navio. A arte náutica astronómica só se inicia, no entanto, cerca de 1470, e até meados do século os Portugueses navegavam essencialmente utilizando a bússola e as cartas «di navichare», de «marear». Os métodos cartográficos destas cartas náuticas foram-lhes muito provavelmente ensinados por Jacme de Maiorca, da família dos autores do Atlas Catalão, por volta de 1410; durante mais de meio século as oficinas italianas e maiorquina são as mais activas, registando os dados fornecidos pelos navegadores ou copiados das suas cartas. Os meios marítimos portugueses empenham-se em ultimar a caravela e, graças a ela, a partir de cerca de 1440, traçam as rotas do largo, através do «golfão», de modo a contornar os ventos e correntes — daí o povoamento dos Açores. Depois, entre meados e o último quartel do século, a navegação começa a recorrer à observação dos astros, com a finalidade de calcular o caminho percorrido pela diferença das alturas da polar, em seguida pela altura meridiana do Sol.

A carta náutica traçada pelo veneziano Zuane Pizzigano em 1424 apresenta precisamente o complexo atlântico que vai tomar o lugar do Mediterrâneo: a costa maghrebina desde Bugia até ao sul do cabo Não, as Baleares, a Península Ibérica, a França atlântica, a Mancha, o Sudoeste inglês, a Irlanda, e também as Canárias e o arquipélago da Madeira; sem esquecer, no entanto, as ilhas fantásticas. A feitura é evidentemente de concepção mediterrânea: por rumos e distâncias estimadas, com os topónimos dos portulanos. É esta deslocação de eixo, do mar Interior para o oceano, que é significativa: o horizonte cultural-económico começa a modificar-se. Gabriel de Valsequa, em 1439, inscreve os Açores, descobertos em 1427 por Diogo de Silves, piloto do rei de Portugal, numa carta cujo eixo é ainda o Mediterâneo, e cujas características continuam a combinar os conhecimentos reais da navegação e as representações simbólicas. Contudo, os emblemas tendem a substituir os símbolos. O mesmo se passa na carta de Pietro Roselli de 1464. As cartas sucessivas integram, com resistências e atrasos, ou com entusiasmo, de modo mais ou menos completo, os conhecimentos adquiridos pelas viagens das caravelas ao longo das costas africanas: o que altera, evidentemente, o contexto da representação do Mediterrâneo. A distorção em latitude à medida que se encaminha para Oriente atenua-se sem desaparecer.

A primeira carta portuguesa que chegou até nós, assinada por Pedro Reinel — o primeiro de toda uma linhagem de cartógrafos —, data de cerca de 1483. Compare-se com a carta de Pizzigano de 1424. Reinel representa, é certo, o Mediterrâneo ocidental, e mesmo de modo mais completo — o litoral francês e italiano, a Tunísia, a Córsega, a Sardenha e a Sicília. Mas o que impresssiona é o desenho correcto da costa africana até ao fundo do golfo de Guiné, e ainda, aproveitando o espaço interior, a costa até ao rio Congo (rio do Padrom); as ilhas Britânicas por inteiro; o litoral dos Países-Baixos; e, evidentemente, os arquipélagos atlânticos. Um novo complexo surge, o complexo da Europa atlântica-mundo guineense. Os elementos míticos desapareceram por completo, representando-se profusamente as

bandeiras e as rosas dos ventos; a leoa assinala a serra com esse nome. A laicização está feita. A carta seguinte, assinada por Jorge Aguiar e a primeira datada — 1492, em Lisboa — retoma o conjunto do Mediterrâneo e da Europa ocidental, mas abrangendo todo o Noroeste africano até à Mina e os arquipélagos. Figuração também de conhecimentos reais, obtidos de modo operatório, e emblemática, ela faz no entanto concessões, sobretudo no espaço entre o mar Negro e o Báltico, à representação simbólica ou à confusão das formas indefinidas: um único rio corre, segundo um paralelo, entre os dois mares, outros rios ou montanhas pertencem ao mesmo conjunto tradicional. É contudo claro que a progressão do conhecimento da África corrige o desenho do Mediterrâneo. Numa outra carta portuguesa anónima, alguns anos posterior, abarcando o mesmo espaço, aparece pela primeira vez, no Atlântico, uma escala de latitudes, embora a distorção mediterrânea se mantenha. No entanto, se há cidades figuradas — convencionalmente — e as bandeiras assinalam os países, os elementos fantásticos são eliminados. Todas estas cartas se colocam, evidentemente, sob a invocação do nome de Jesus.

O mapa-do-mundo português anónimo de 1502 (dito «de Cantino») revela-nos a radical transformação das concepções e dos conhecimentos do globo desde o Atlas Catalão de finais do século XIV. Por um lado, é já o Atlântico, e não o oceano que liga a Europa e o Extremo-Oriente; e são portanto o Lavrador, as Antilhas, o Brasil. Por outro lado, a costa oriental de África, a Índia (demasiado pequena), a península indochinesa (demasiado alongada para Sul) e o oceano Índico tomam forma. O Mediterrâneo já não é o eixo do conhecimento real, e o Sudão, as ilhas Britânicas, o mar Negro, a linha de horizonte dos complexos económico-culturais. A posição *relativa* do mar Interior modificou-se por completo.

Estas transformações totais, da configuração de conjunto, este olhar novo sobre a terra, obra dos meios marítimos e mercantis dos portos oceânicos, influenciam por seu turno os meios da geografia erudita das cidades do interior da Europa. O mapa-do-mundo de Henricus Martellus, de 1489, apresenta toda a costa africana até ao cabo de Boa Esperança, mas com uma forte distorção em longitude à medida que se avança para sul (inclinação para leste); o conjunto, para lá do Mediterrâneo-Europa, permanece tradicional. Os mapas-do-mundo portugueses ditos de Cantino, de 1502, e Caverio, de 1505, vão obrigar a redesenhar as cartas das sucessivas edições de Ptolomeu, tal como sucede na de Johan Ruysch na edição de 1508 de Roma, ou na de Bernardus Sylvanus na edição de 1511 de Veneza. A edição em Strasburgo em 1513 de uma nova tradução representa mais um passo: às cartas tradicionais vem juntar-se um conjunto de cartas modernas, de acordo com as navegações portuguesas e castelhanas, que as edições seguintes, de 1520, 1522 e 1525, reproduzem e completam. No entanto, a harmonização entre a geografia ptolomaica e a geografia dos Descobrimentos faz-se com dificuldade.

A cartografia vem desempenhar novas funções. No início, os mapas-do-mundo mostravam a integração dos homens na ordem providencial e a vida terrestre como

escala para um destino transcendente. Nos séculos XIV e XV as cartas náuticas reduziram os objectivos humanos ao plano da actividade mercantil e forjaram a utensilagem mental em função do real. Desde muito cedo a interferência das duas construções traçou uma cartografia onde o real e o mítico estavam lado a lado, e onde a positividade descritiva e a utilidade prática se inscreviam num contexto cosmológico e escatológico marcado pelo selo de Deus, multiplicando no entanto os motivos de uma vida terrestre. Mas os novos mapas-do-mundo, dos finais do *Quattrocento*, e as cartas que se multiplicam são permeadas por várias correntes de interesses, e visam novos objectivos. Em primeiro lugar, e cada vez melhor graças à escala das latitudes e à precisão crescente das estimas, à experiência acumulada, elas servem a navegação, permitindo montar a primeira rede mundial de comunicações. Esta dimensão prática não impede que as côrtes e os círculos dos grandes negócios procurem cartas e atlas luxuosamente decorados, para deleite estético. Se os círculos de erudição humanista recolhem atentamente as novas informações e se esforçam por inscrevê-las nos moldes do pensamento clássico, a cartografia universal dos descobridores e o aparecimento e multiplicação de cartas regionais servem de instrumentos para definir os Estados nacionais e para traçar a política para lá das fronteiras do próprio reino. É a partir de mapas-do-mundo como o dito de Cantino, de 1502, que se torna possível pensar os impérios e as relações entre as nações, pressupondo esta nova política — da qual Afonso de Albuquerque é o mais genial artífice — a apropriação dos espaços e das vias de deslocação. Em suma, a cartografia dos Descobrimentos assenta as bases da ideia de humanidade e marca o valor da presença humana em toda a terra.

O Atlas de 1519, que o rei D. Manuel encomendou ao cosmógrafo e «mestre das cartas de marear» Lopo Homem, executado pelos Reinéis, pai e filho, os melhores cartógrafos da época, representa o auge da convergência destes diferentes caminhos e um dos monumentos do Renascimento marcado pelo cunho do humanismo prático. Obra de arte, sem dúvida — talvez acima de tudo? —, o Atlas foi provavelmente executado para servir de sumptuoso presente a oferecer a Francisco I, tendo mais tarde pertencido a Catarina de Médicis. Beleza do enquadramento e das linhas de conjunto, o cintilar das côres, feliz inserção das imagens figurativas, umas emblemáticas, segundo os modelos tradicionais — as cidades, os leões, algumas árvores —, outras dando conta da especificidade de cada realidade regional — os índios do Brasil cortando madeira, as renas árcticas, os navios do oceano Índico com dois remos à ré. Sobre um fundo de configurações, dimensões, distâncias, toponímia tecido pela prática da arte de navegar que se quer precisa, exacta, buscando o rigor sem o qual não pode haver operacionalidade no real. O fantástico, o mítico enquanto tal foi abolido; trata-se de uma suma de conhecimentos verificáveis, o que não quer dizer que toda a representação da terra seja correcta e que não transpareçam ainda, aqui e ali, ideias de uma herança da tradição oral. Mas o que transparece também é a atenção aos tipos humanos, a marca da solidariedade com os outros e o esforço

de os apreender enquanto outros. A organização do Atlas revela claramente o olhar lançado sobre o planeta e o género humano. Há uma carta do Atlântico Norte e Central, das Antilhas ao Noroeste africano, da Terra dos Corte-Reais à Europa atlântica; uma outra do Atlântico Sul, do Brasil ao golfo da Guiné; o oceano Índico é a personagem de um dos mais belos quadros; existia certamente uma carta do continente africano, hoje perdida; uma outra carta apresenta o Mediterrâneo, a Europa atlântica, o Próximo-Oriente. Assim, é uma concepção fundamentalmente oceânica que preside à organização do Atlas: o olhar do marinheiro e do mercador do comércio marítimo — demo-nos conta da prodigiosa densidade de topónimos nas costas —, mas também a visão do político que constrói e governa um império marítimo.

A carta do mundo mediterrâneo recolhe o legado da prática da navegação orientada pela bússola e o cálculo do caminho percorrido, do final do século XIII a meados do *Quattrocento*. A Europa de Leste e do Báltico permance imprecisa e confusa, o mar Cáspio e o golfo Pérsico continuam a ser representados convencionalmente e não com base em conhecimentos práticos, mantém-se (e manter-se-á durante muito tempo) a subida em latitude à medida que se caminha para leste. Mas os contornos do mar Interior e do Litoral hispânico, francês, sul-inglês e sul-irlandês assim como as Baleares, a Córsega e a Sardenha, a Sicília, Creta e Chipre são desenhados de modo muito satisfatório, e a profusão de elementos emblemáticos não implica, de modo algum, uma ordem transcendente. Algumas figurações muito sugestivas, tais como o rei do ouro ou as caravanas de camelos, desapareceram — infelizmente. É que este mundo do deserto e da Terra dos Negros deixou de ser visto a partir das cidades mediterrâneas e passou a sê-lo de bordo das caravelas que navegam ao longo das costas saariana e guineense. Pretende-se a contra-prova? Observemos a carta da folha 3v do Atlas de Lázaro Luís, de 1563. Ela abrange um espaço que vai das ilhas Britânicas até ao Equador, com a escala das latitudes situada a meio do Atlântico. O castelo da Mina é representado, e também, mais a norte, uma caravana com camelos carregados saindo do Atlas para penetrar no deserto.

A carta de 1540 de Jorge Reinel, um dos autores do Atlas de 1519, acentua este carácter oceânico da construção do espaço, uma vez que inclui o Brasil e desce ao longo da África ocidental. Uma metade do Mediterrâneo é portanto ligada ao espaço atlântico. O Atlas de João Freire, de 1546, contém uma carta com todo o mar Interior incluindo o mar Negro, e a Poente o Atlântico Norte; mas apresenta também cartas parciais — o golfo de Guiné, o oceano da Terra Nova aos Açores, e o Mediterrâneo oriental-mar Negro. A carta de Bastiam Lopes, de 1558, uma das mais belas existentes, tem como eixo o Atlântico, figurando o Novo Mundo com o mar do Sul, a África ocidental subindo desde o cabo de Boa Esperança e, evidentemente, o Oeste mediterrâneo e a Europa atlântica. Uma igreja testemunha a evangelização do Congo, o castelo da Mina ergue-se no meio das árvores, os Árabes a cavalo lutam no Maghrebe, o índio brasileiro empunha um machado de ferro para

cortar madeira (a colonização avança). Ao centro, uma belíssima rosa dos ventos encimada pela flor-de-lis portuguesa apontando para Norte.

No que diz respeito ao Mediterrâneo, todas estas cartas mantêm a distorção em latitude para leste, o que não deixa de surpreender, uma vez que os progressos do conhecimento da Ásia e do oceano Índico pelos Portugueses deveriam ter conduzido à correcção das latitudes do Levante. Essa correcção é feita pela primeira vez no mapa-do-mundo e nas cartas de Diogo Ribeiro, de 1527 e 1529, mas não é introduzida na maior parte das cartas posteriores. Trata-se, sem dúvida, de um facto de resistência cultural por parte das oficinas italianas e catalãs, que as gentes do oceano integraram porque não dizia directamente respeito à sua prática mais importante. No entanto, os navios portugueses frequentavam regularmente o Mediterrâneo oriental, mas os erros para a navegação não deviam ser significativos. É de tal modo claro que se trata de uma herança mediterrânea tenaz, que um dos mais belos conjuntos cartográficos respeitantes a este mundo, da autoria do cartógrafo português Diogo Homem, foi executado em Veneza, e o erro permanece.

Destaquemos este facto cujo alcance não é pequeno: nos anos de 1569-1570, o trabalho mais importante na cartografia do Mediterrâneo é realizado em Veneza, mas por um cartógrafo português, formado na escola oceânica. A primeira correcção das latitudes levantinas ficara a dever-se a um português, mas Diogo Homem — filho de Lopo Homem — não pôde aproveitá-la — porque trabalhava em Veneza.

O Atlas Universal de João Teixeira, de 1643, divide o Mediterrâneo em duas cartas: uma do oceano Índico e do mundo asiático, a outra do oceano Atlântico. A visão da cartografia italiana-catalã do *Trecento* e do *Quattrocento* está, de há muito, ultrapassada.

### 5. **Entre o Atlântico e o oceano Índico: viajantes e noticias atravessam o Mediterrâneo.**

Desde o início do século XII que os portugueses vão em peregrinação aos Lugares Santos, e as relações com o Papado obrigam frequentemente a fazer o caminho de Roma. Por outro lado, tanto da Espanha islâmica como do Maghrebe os muçulmanos deslocam-se a Meca, e os seus mercadores frequentam as Escalas do Levante, e até os empórios do mar Roxo e do golfo Pérsico. Os Judeus cruzam continuamente o mar Interior de uma ponta à outra. Uma vez que é o complexo económico-cultural mais desenvolvido, o mundo mediterrâneo atrai gentes e mercadorias, tal como bens culturais, da Ásia e do oceano Índico, e também dos litorais atlânticos da Europa. Além disso as Cruzadas, em primeiro lugar, e os estabelecimentos das ordens religioso-militares, em seguida, contam com cavaleiros de todas as origens, tais como os Portugueses; visitam esses estabelecimentos religiosos e laicos de todas as proveniências, que aí procuram descanso e reconforto, ou mesmo protecção.

O *De Ministerio Armorum*, Livro dos Arautos, de 1416, escrito por um português de Lamego, rei de armas do rei de Portugal, é o primeiro livro escrito neste reino que nos abre os horizontes do Meditarrâneo, até às ilhas próximas do litoral otomano da Ásia Menor. Os dados geográficos e politícos são completados por informações sobre os lugares sagrados de peregrinação ou a visitar, assim como por informações precisas de carácter económico, por vezes social: esta combinação desses vectores caracterizará a mentalidade dos viajantes portugueses.

Em 1452 a infanta D. Leonor, irmã de D. Afonso V, foi conduzida a Florença e Siena para casar com o imperador Frederico III. As cartas de um dos dois embaixadores portugueses que a acompanharam descrevem de modo admirável as relações do reino atlântico com a civilização ítalo-europeia. O traço mais notável é a identidade de maneiras entre o séquito da princessa portuguesa e os costumes das côrtes das cidades italianas e do reino aragonês de Nápoles, e a sua conformidade com o estilo de civilização de França, Inglaterra e ducado de Borgonha. Um fosso separa todo este mundo dos Alemães, a quem faltam maneiras, que pràticamente desconhecem a polícia, e cuja avareza não lhes permite deslumbrar pelo fausto nem mesmo pagar aquilo que é devido pelas regras de cortesia internacionais e no interior de cada país. Lopo de Almeida não hesita em acusá-los de bestialidade (como se acusavam as populações das Canárias ou da Guiné), ou seja, de desconhecerem a civilização de côrte. O próprio imperador discute de modo mesquinho os preços com os agentes de Cosimo de Médicis, a sua mesa não tem qualquer requinte, não sabe (e os seus ainda menos) conduzir-se com as mulheres. Aliás, em todas as missões diplomáticas junto destas sociedades urbanas muito desenvolvidas e cultivadas, os Portuguese sempre mostraram que pertenciam ao mesmo mundo. Este facto parece-nos muito importante porque, em última análise, estes círculos do complexo atlântico poderiam parecer menos desenvolvidos econòmicamente, mas falavam de igual para igual: sabiam receber os bens culturais e integrá-los no seu estilo de vida.

Vimos como durante decénios, desde o outono do *Trecento* e ao longo do *Quattrocento*, navios, marinheiros e mercadores portugueses frequentaram regularmente o Mediterrâneo ocidental, em busca do frete, servindo de transportadores e intermediários nos tráficos inter-regionais (Maghrebe-Levante hispânico, portos italianos sobretudo do Oeste, portos franceses), e entregando-se de bom grado à pirataria, em concorrência com os Bascos. Estas relações vão intensificar-se, embora mudando de carácter, graças à extensão da presença portuguesa em Marrocos, à conquista das escápulas mediterrâneas pelos produtos dos arquipélagos atlânticos, e depois graças à abertura da rota do Cabo de Boa Esperança, que conduzirá a uma participação acrescida nos problemas do Levante, em particular do império otomano. Tivemos já ocasião de sublinhar que esta intensificação das relações foi acompanhada por uma presença naval-militar acrescida, e por viagens de armadas reais — como a grande armada de 4 naus grossas, 2 galeões, 4 galés reais, 4 naus, 3 caravelas e uma fusta que transportou a Infanta D. Beatriz até Nice, para casar com o Duque

de Sabóia, em 1521. Os Portugueses continuaram, além disso, a frequentar Chios e outros portos do mar do Levante, em virtude do escoamento do açúcar e da compra do trigo.

Deveríamos, por consequência, esperar encontrar uma rica literatura portuguesa de roteiros do Mediterrâneo e de descrições de viagens entre o Estreito e as Escalas do Levante. E, no entanto, ela não existe. O primeiro roteiro português conhecido é o de Luiz Serrão Pimentel, de 1675. Torna-se, pois, forçoso concluir que para a sua navegação mediterrânea, os Portugueses adoptaram pura e simplesmente os instrumentos que Italianos, Catalães e outros já utilizavam, o que corresponde ao que constatámos a propósito da evolução da cartografia. Uma das obras capitais do Renascimento, o *Esmeraldo de Situ Orbis* de Duarte Pacheco, não se ocupa do Mediterrâneo; contudo, na longa lista das latitudes nele inserida, figuram 32 cidades e portos do mar Interior, mas 51 só para a Península Ibérica, 7 relativas a Marrocos, 66 a África, 18 ao Brasil (a Índia não entra no horizonte da obra, tal como chegou até nós). Não nos é possivel decidir se estas latitudes mediterrâneas provêm ou não de uma fonte italiana ou catalã; é provável, mas os erros que aí encontramos não estão de acordo com a distorção sistemática em latitude característica da cartografia destas oficinas.

Ao longo de todo o século XV estabeleceram-se ou desenvolveram-se feitorias e consulados portugueses nas cidades do Mediterrâneo: em Valência e Barcelona, em Génova e Roma, na Sicília e em Veneza, em Tremecem, Oran, Málaga, na longínqua Chios. Por outro lado, a circum-navegação de África foi preparada por viagens de reconhecimento de enviados especiais através do Mediterrâneo; o que interessa sublinhar é que estas viagens não teriam sido possíveis se judeus e outros mercadores portugueses não demandassem regularmente a maior parte dos portos mediterrâneos. Barros, feitor geral da Casa da Índia e da Casa da Mina, informa-nos sobre estas actividades regulares. Os relatórios e as informações dos cônsules e feitores chegavam de toda a parte constantemente a Lisboa. Se esta documentação nos falta, é porque ela permaneceu quase sempre manuscrita e os fundos das Casa ficaram soterrados pelo terramoto de 1755. A cultura portuguesa manteve-se em boa parte alheia à imprensa.

Mas este mundo do Mediterrâneo é também o domínio da herança da cultura clássica. Ela é redescoberta, ou melhor, redefinida em círculos muitas vezes afastados da prática náutica e do comércio oceânico. De que modo alguém formado pelos Descobrimentos reúne ou separa as duas contribuições? Em 1546 o cónego Gaspar Barreiros é enviado pelo cardeal infante D.Henrique a Roma; aqui escreve a corografia desta viagem. Porquê esta descrição, se Gregos e Latinos se tinham doutamente ocupado destas regiões e lugares e, por outro lado, a viagem se tornara tão corrente, mesmo quotidiana? Em primeiro lugar porque a lição dos clássicos se perdeu ou foi deturpada durante os tempos bárbaros, que acumularam as fábulas; como se acaba de os redescobrir e as letras latinas reflorescem na nossa época, é necessário

retomar a lição directa dos antigos. Aliás, os tempos mudaram a realidade geográfica: cidades despovoadas, monumentos destruídos, topónimos e nomes de povos diferentes. Ora, as informações que agora se podem recolher da boca dos habitantes devem ser passadas pelo crivo da crítica, não nos podendo fiar no que nos contam (em cada cidade, por exemplo, exagera-se o número dos seus habitantes e das suas riquezas). Retorno, portanto, à lição crìticamente estabelecida dos Antigos — restituição dos textos segundo as normas de Ermolao Barbaro, Erasmo, Vives, Aldo Manucio; crítica dos Antigos e das informações modernas de acordo com a experiência tal como a praticam os pilotos portugueses (recordemos as ideias de Barradas de Carvalho sobre o assunto). Assim, por exemplo, o retorno a Ptolomeu só tem sentido à luz da arte náutica. É certo que Gregos e Latinos estão ainda longe de ter sido igualados , mas a soma da experiência moderna corrige-os e conduz a outras concepções. Esta experiência moderna tem como base a comunicação entre os povos (geografia) e entre as épocas (história); e ainda algo mais: a ciência das matemáticas aplicada à creação de uma arte prática da navegação, tornada eficaz pelos instrumentos inventados.

Apesar desta atitude baseada na experiência provocada, que opera com instrumentos, e apesar deste percurso crítico do pensamento, as ideias bárbaras transparecem ainda através do duplo espelho da contribuição greco-latina e da observação real . O mundo terrestre mantém-se cortado pela cadeia dorsal das montanhas e pelos rios que a partir dela correm para norte e para sul, orientando-se a cadeia montanhosa de oriente para poente, deitando um braço em direcção meridional — os Atalantes — e um outro em direcção setentrional — os montes Rifeus (os Urais); mar Roxo e Nilo por um lado, mar Negro e Don (Tanaïs), por outro, com o Mediterrâneo perpendicularmente, continuam a formar a cruz. Mas estas concepções estão, no essencial, laicizadas; elas traduzem fundamentalmente a ignorância que ainda persiste acerca das regiões entre os mares Negro e Cáspio e ao norte de ambos, que ainda vinte anos mais tarde um outro viajante, frei Pantaleão de Aveiro, sublinhará, continuando a localizar para lá do Cáspio os reinos de Gog e Magog; no entanto também ele se mantém no plano do real, afastando os mitos.

Na *Corographia* de Gaspar Barreiros a contribuição significativa reside na escolha crítica dos clássicos e na apresentação de informações precisas e exactas devidas à observação — ao olhar do mercador, ainda que se trate de um cónego. Barreiros esforça-se por descrever a paisagem dos campos, as suas produções, os caminhos; mas também e sobretudo a paisagem urbana — as casas, as ruas, as actividades, por exemplo Saragoça ou Barcelona. Ao longo deste caminho através das Castelas poderia traçar-se uma geografia do regime senhorial. Detenhamo-nos na descrição do Rossilhão, do Languedoc, da Provença: os vidros nas janelas das cidades, as estalagens muito bem cuidadas mesmo nos burgos e aldeias, o aspecto geral de prosperidade. Por vezes surgem observações respeitantes a traços de mentalidade ou a situações sócio-culturais — como, por exemplo, a ausência de luteranismo em Itália.

O *Itinerário* de frei Pantaleão de Aveiro, escrito após a batalha de El-Ksar es--kébir mas sobre uma viagem de 1565, oferece um bom exemplo das atitudes mentais das peregrinações à Terra Santa. Trata-se acima de tudo, evidentemente, de uma peregrinação, e as finalidades e o olhar religioso comandam tudo. Trata-se também, no entanto, de uma literatura com uma tradição de mais de dois séculos, fruto das viagens de monges e clérigos mas também de mercadores e cavaleiros, e o olhar do mercador dá vida a estas descrições e relatos — recordemos Frescobaldi e Bertrandon de la Broquière, entre tantos outros. Já mostrámos que o nosso frei Pantaleão ignora a geografia para lá do mar Negro e a norte do Danúbio balcânico. Faz a viagem numa época em que estas deslocações eram bastantes bem organizadas, com partida de Veneza. Este empório comercial e industrial impressionou-o profundamente: o Arsenal e o seu carácter que classificaríamos de capitalista, as técnicas avançadas, o Rialto e o bulício dos negócios. O capítulo 87 dá-nos um quadro muito completo de Damasco: as diferentes indústrias e a sua organização, a mão--de-obra, a produção, as técnicas — registe-se a descrição minuciosa dos teares de damascos. Mas a observação procura penetrar mais fundo nas cousas: é o caso da observação sobre a ausência de nobreza no império turco, a informação sobre o funcionamento em Atenas de estudos gregos instituídos pela Porta com a finalidade de seguir a corrente humanista geral, a função das dádivas. Admire-se a precisão descritiva, por exemplo no que diz respeito a este ou aquele templo (cap.22). As fábulas e mitos são afastados ou reservados para o juízo de Deus, já que frei Pantaleão só testemunha aquilo que os seus olhos viram apesar de dar conta do que ouve sem no entanto acreditar.

A cartografia mostrou-nos que para os homens da expansão oceânica o conjunto mediterrâneo se liga, por um lado, ao Atlântico e, por outro, ao oceano Índico. A rota do Cabo, submetida à periodicidade das monções, retardava as informações e decisões, provocando assim o traçado de uma rota alternativa destinada a transmiti--las; por outro lado, mercadores, funcionários e gente da Igreja começaram a utilizá-la desde muito cedo. Bem conhecido pela experiência corrente, o Mediterrâneo ocupa no entanto um lugar secundário nesta literatura de viagens, minuciosamente atenta, pelo contrário, a todo o Médio e o Próximo Oriente.

É o caso da missão diplomática e de exploração confiada pelas autoridades de Goa ao cavaleiro da Ordem de Cristo António Tenreiro, que acompanhava o embaixador Baltazar Pessoa junto do Shah Ismail. De Ormuz, por Lar, alcançou Xiraz, mercado dos cavalos destinados à Índia, e depois Ispahan, Kachan, Kum, Tabriz. Tenreiro fornece-nos informações precisas sobre o mar Cáspio, que vimos representar na maioria dos casos um espaço em branco na cartografia e nas descrições. Partindo em direcção ao Mediterrâneo visitou, de livre vontade ou como cativo, Damasco, o Cairo, o Egipto, conseguindo regressar a Ormuz. Três anos depois, em 1528, foi enviado de Ormuz a Portugal para levar correio destinado ao rei; por Bassorah foi até Trípoli da Síria; num barco muçulmano alcançou Chipre, de onde passou a

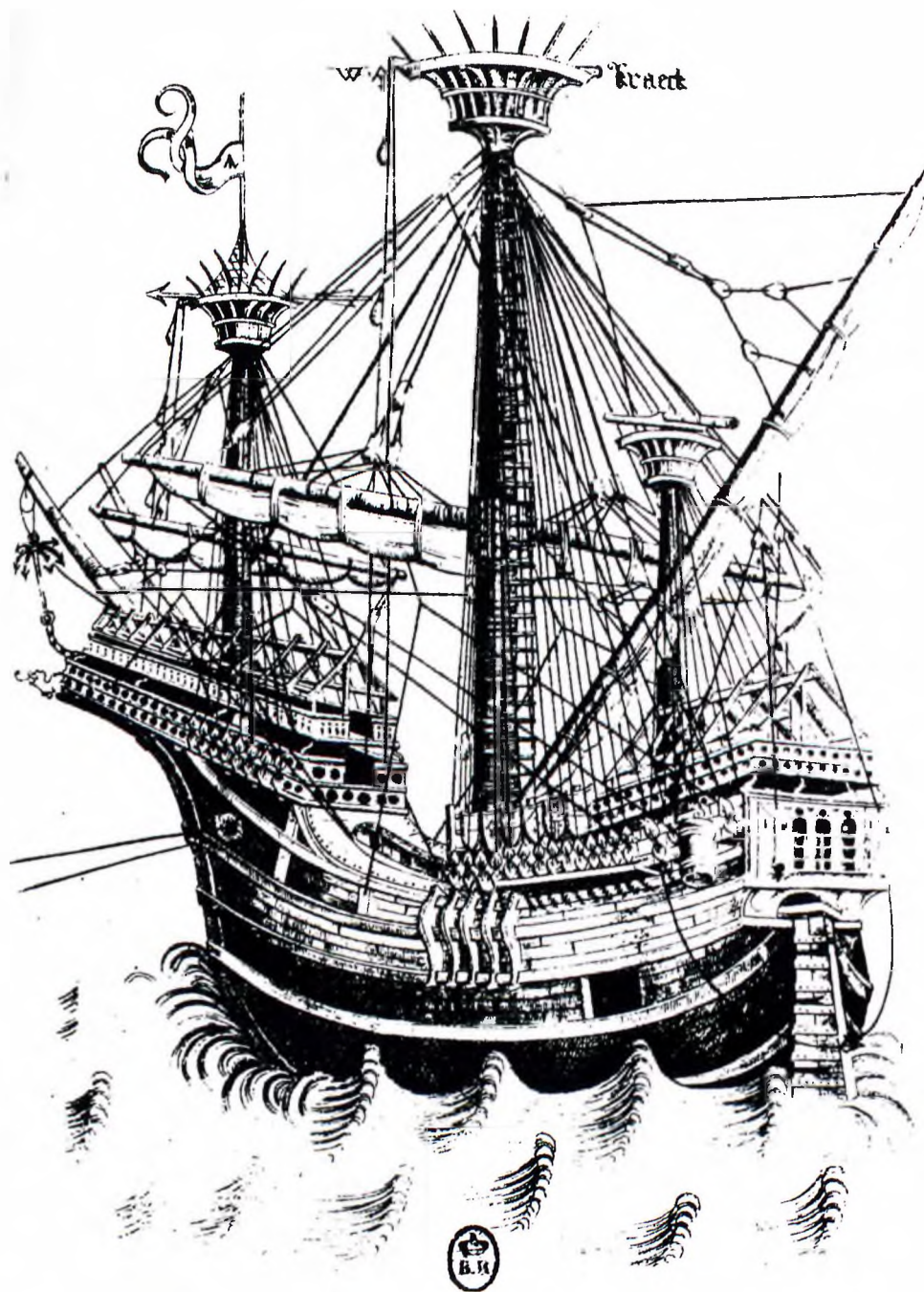
Veneza a bordo de uma nave veneziana que transportava vinhos; da laguna por terra, passando por Ferrara, embarcou em Génova para Valência, atravessou a Mancha (castelhana) e por Toledo alcançou Lisboa. Em 1565 o cirurgião-mór Mestre Afonso recebeu ordem do governador de seguir o caminho do Levante e do mar Interior para apresentar relatórios ao rei e tornar bem conhecida esta rota do correio. Mas de Ormuz, Mestre Afonso não pôde tomar o caminho de Bassorah, o mais curto, e é por Tabriz que alcança Alepo, e daqui Trípoli; contudo, perdeu uma nave francesa que tinha levantado âncora com destino a Marselha, a via mais aconselhada também para chegar a Portugal; teve portanto de passar por Famagusta, onde embarcou numa nave veneziana para Veneza, demorando 54 dias na travessia; por terra e com escala em Lyon, embarcou em La Rochelle, mas uma arribada forçada em Sables d'Olonne atrasou a viagem, que habitualmente dura sete ou oito dias. Bastará referir ainda a viagem de frei Gaspar de São Bernardino e de um funcionário, Nicolau de Orta Rebelo, em 1605-1607: por Ormuz, Lar, Xiraz, Baghdad, Alepo, Chipre, Rodes e Marselha.

Toda esta literatura apresenta um certo número de características de conjunto que interessa reter. Em primeiro lugar, assenta numa rede de rotas, tanto terrestres como marítimas, cuidadosamente percorridas, e cujas vantagens e desvantagens, durações de épocas em que podem ser tomadas, condições materiais, políticas, alfandegárias e outras, assim como comodidades das escalas são avaliadas comparativamente. Em segundo lugar, a atenção incide sobre as paisagens rurais e urbanas, com um olhar de mercador, é certo, e portanto com base numa geografia económica, muito precisa; no entanto, para lá da produção e circulação de mercadorias, todo um ambiente, onde avultam as formas visuais, é recriado. Por outro lado, é incontestável que quase toda a literatura portuguesa da época dos Descobrimentos traduz o desprezo ou o ódio, em qualquer dos casos a desconfiança profunda e a incompreensão perante o Islame e os muçulmanos. Apesar disso, não podemos deixar de ser seduzidos pela atenção prestada aos outros e à alteridade, que transparece por vezes em ínfimos pormenores mas cujo alcance é muito forte: é o caso, por exemplo, da explicação dada por Mestre Afonso acerca das formas de tratamento entre Venezianos, o hábito de beber sempre a água com o vinho no Midi francês, a apresentação dos caracteres sociais das cidades — Kachan, cidade de mercadores e artífices mecânicos, a côr verde, usada, no Islame, apenas pelos descendentes do Profeta... Dir-se-ia estarmos em presença de uma fortíssima sensibilidade ao social e ao cultural, para lá das instituições políticas. Porque, para os Portugueses do *Cinquecento*, o que acima de tudo destingue a bestialidade da humanidade plena são os laços sociais.

Em 1663 o Padre Manuel Godinho segue ainda o caminho de Bassorah, Baghdad, Alepo, e embarca em Alexandreta para Marselha; atravessa a França até La Rochelle, e é de novo por mar que chega finalmente a Lisboa.

Desde muito cedo que o Mediterrâneo se tornara a via de transmissão das notícias entre as Índias Orientais e Portugal. Já em 1513, quando penetrou no mar Roxo

O complexo mediterrâneo
Duas visões de Constantinopla
9.6.1.a **Cristoforo Buondelmonti,** ***Insularium*****, 1424**
(Biblioteca Nazionale Marciana, Veneza)

9.6.1.b **Guillaume Adam**, *Avis pour le passage d'Outremer*, **Lille, 1455.**
(Bibliothèque Nationale de Paris)

**O complexo mediterrâneo**
**9.6.2. Carraca, fim do século XV**
Desenho do mestre W. A.
(Goris, *Colonies marchandes à Anvers*, planche VI)

9.6.3. **Mapa de Diogo Ribeiro, 1527-1529**
O primeiro a corrigir a distorção em latitude no Levante mediterrâneo
(também já começada a corrigir no seu mapa-do-mundo de 1525)

para controlar esta rota das especiarias, Afonso de Albuquerque enviou um português que falava correctamente o árabe ao rei D.Manuel, para lhe transmitir este facto de enorme importância. Foi provàvelmente António Tenreiro quem fez a primeira viagem por Ormuz, em 1528. Depois, todos os anos eram enviados correios «por terra», isto é, pelas vias do golfo ou do mar Roxo e pelos itinerários caravaneiros, e as Escalas do Levante, a partir de Trípoli da Síria ou de Alexandria, mais tarde de Alepo por Chipre ou directamente, até Veneza ou Marselha; por vezes alguns emissários faziam também o caminho inverso. Mas as notícias eram ainda transmitidas por intermediários, quer fossem judeus portugueses do Levante, quer os cônsules ou feitores portugueses em Veneza, ou mesmo pelos cavaleiros de S. João. Ainda em 1615, o governador da Índia notava ter recebido cartas do rei mais recentes do que as cartas trazidas pelas naus do Reino; e oito anos depois em Madrid, prepara-se a expedição do correio para Goa «pela via de terra». As feitorias inglesas da Companhia das Índias Orientais enviam também as cartas para Inglaterra por Mokka, Cairo e Alexandria, a partir de Surate.

### 6. **Entre as economias oceânicas em desenvolvimento: destinos do Mediterrâneo.**

O complexo mediterrâneo entrara em crise desde o ocaso do *Quattrocento*, e a depressão prolongou-se durante o primeiro terço do século XVI. A industrialização de algumas regiões urbanas, como Veneza, e a formação de novos circuitos mercantis relançaram as economias do mar Interior até ao primeiro decénio do século XVII. Mas desde finais do *Cinquecento* o tráfico do Levante realizado pelos Mediterrâneos sofria de novo algumas dificuldades, tal como acontecia, aliás, com a rota portuguesa do Cabo, e a indústria de lanifícios inglesa. A abertura das rotas oceânicas e uma por assim dizer atrofia da circulação mediterrânea, a marginalização dos empórios italianos e catalães, e até otomanos, face à nova rede mundial, não dão conta destas vicissitudes. Será necessário avançar um pouco mais e atribuir a estas mudanças geográficas e das relações económicas e políticas a permanência, até mais tarde do que se poderia supor (na própria época), da prosperidade das civilizações do mar Interior?

É óbvio que a situação *relativa* já não é a mesma — a evolução da cartografia demonstra-o claramente. De facto, verifica-se, do ponto de vista económico, a ascensão do complexo atlântico, comandando uma economia-mundo baseada numa rede oceânica de rotas em concorrência e complementaridade com a rede das pistas transcontinentais das caravanas. Isto porque a construção naval do Mediterrâneo se defronta com dificuldades no abastecimento de madeira e ferro, e os velhos navios — as galés — e os métodos tradicionais de navegação perderam a supremacia, face às caravelas e naus e à arte náutica astronómica...Não são, aliás, suprimidas nos finais do primeiro terço do século XVI, as linhas regulares das galés italianas com destino à Flan-

dres e à Inglaterra? Também as galés da Barbaria deixaram de desempenhar o papel que desempenhavam. Em breve os Ingleses penetrarão em força no Mediterrâneo, abastecendo-o massivamente de bacalhau, imiscuindo-se nos tráficos do Levante e do Maghrebe. Ingleses, Franceses e Holandeses, nos séculos XVII e XVIII, encarregar-se-ão de boa parte dos transportes através do mar Interior e das suas ligações atlânticas, tal como na segunda metade do século XV Bascos e Portugueses o haviam feito na área entre as duas penínsulas.

Mas os produtos do mundo mediterrâneo não desaparecem dos mercados e as suas cidades opulentas e os seus campos laboriosos continuam a ser mercados consideráveis. Os trigos nórdicos não eliminaram os trigos do Sul. Ainda em 1729 Portugal importa uma centena de milhar de moios de Itália, do Levante e da Barbaria. Em 1703, cerca de vinte navios genoveses (dos quais dois grandes, e a maior parte setias) e dois venezianos descarregam trigo em Lisboa; outros genoveses transportam até lá os trigos da Sardenha. Depois, ao longo da primeira metade do século, navios franceses e ingleses carregam cereais na Sicília, nos portos maghrebinos, em Génova e Livorno, com destino aos portos portugueses. No século XVI o mercado português não dispensava os cereais sicilianos, barbarescos, turcos, e mesmo da Apúlia. O açafrão catalão continua a ser comprado pelos portugueses, assim como o coral que enviam para a Índia pela rota do Cabo. Os ricos tecidos italianos são ainda procurados, mesmo para os carregamentos que partem para Cochim e Goa. As cidades maghrebinas continuam a colocar nos mercados atlânticos o produto das suas indústrias têxteis, bem como os coiros e os cavalos dos seus campos. Por outro lado, os mercadores mediterrâneos, com forte poder de compra em virtude das riquezas acumuladas, atraem uma boa parte da produção atlântica de açúcar. Vejamos a densidade das relações marítimas entre Livorno e os portos portugueses, nos anos de 1578-1585, estudadas por Braudel: naus, na sua maior parte, que transportam para o porto italiano atum e sardinha, vinho, açúcar e mel, especiarias, fardos de lã e tecidos de seda, marfins e porcelanas, por conta tanto de mercadores portugueses como genoveses e outros italianos. Prova, afinal, de uma procura fácil por parte dos centros de Itália, e portanto de disponibilidades monetárias e produtivas confortáveis.

Poderíamos ainda fazer entrar em cena o arroz veneziano e valenciano e o papel genovês, assim como inúmeras outras personagens. Limitemo-nos, no entanto, a dois pontos apenas. Por um lado, os Mediterrâneos, sobretudo Genoveses e Florentinos, procuraram explorar as oportunidades creadas pela expansão através e para lá dos oceanos, imiscuiram-se nos seus tráficos lucrativos, investiram nas culturas e indústrias, nas ilhas e no ultramar, contrataram monopólios e a cobrança dos impostos. O seu papel no tráfico de escravos e nas finanças públicas não pode ser esquecido. Por outro lado, a navegação mediterrânea adaptou-se mais do que se pensa às novas condições: as naves substituíram as galés para as relações a distância, como por exemplo no caso do fornecimento de vinhos cretenses e outros a Portugal e à Inglaterra, pelos Venezianos.

As expansões oceânicas desestruturaram, assim, o complexo mediterrâneo mas, em contrapartida, sustentaram e remodelaram as suas actividades fundamentais. O Mediterrâneo deixou de ser o eixo e o horizonte do conhecimento real, inserido num mundo mítico e simbólico da cosmogénese por Creação transcendente e destino cósmico e humano escatológico. A sua escala reduziu-se, e é num planeta que a arte da navegação descobriu, que ele se colocará de oravante, impulsionado pela rede mundial das trocas.

CAPÍTULO VI

# As ilhas Atlânticas

## Dos mitos geográficos à construção das economias oceânicas

«Aqui desceram as âncoras escuras
Daqueles que vieram procurando
O rosto real de todas as figuras
E ousaram — aventura a mais incrível —
Viver a inteireza do possível».

Sofia de Melo Breyner
(1977), *Navegações*, 1983

Desaferrar em busca do rosto real de todas as figuras: sem dúvida; mas procurar sobretudo na realidade o imaginário das figuras dos outros que até aqui se nos esconderam; e ainda, e mais fundo, a demanda da configuração do rosto próprio, mal definido porque não contrastado. Para isso partir sem distinguir, sem saber distinguir o possível do impossível, e nessa opacidade do imaginário e real confundidos ir creando as operações de destrinça até opor o mundo do realizável e o da fantasia.

Estamos em 1424. Algumas das Canárias foram conquistadas pelos Franceses, e para lá vai zarpar uma expedição portuguesa; o arquipélago da Madeira começa a ser povoado e aproveitado, e Ceuta é já portuguesa. Em Veneza Zuane Pizzigano levanta, segundo a técnica catalã-italiana de rumos e estimas, com a toponímia dos portulanos, o mapa desde as Hébridas ao norte da Escócia até o cabo de Não, abrangendo acima a Irlanda e Grã-Bretanha e em baixo o Maghrebe até Bugia a leste, traçando a França atlântica, a Península Ibérica com as Baleares; mas ao largo já se desenham as Canárias e as ilhas madeirenses. É, económicamente, o complexo da Europa atlântica, o qual vai tomar a iniciativa das transformações geográficas decisivas. Mas é ainda todo um espaço onde se imbricam planos diferentes: a Poente duas grandes «ilhas» rectangulares, a vermelho a Antília, à latitude do Estreito, a

azul a de Satanazes, encimada pelo semicírculo, vermelho também, de Sayo, à latitude do golfo da Gasconha. A oeste da Irlanda, um círculo vermelho e azul, com faixa central verde, é a ilha do Brasil, para sul da qual, outro semicírculo, mas azul, representa a Isla da Ventura. Tem-se pretendido que seguindo esse meridiano (evidentemente não traçado) desembarcaríamos nos Açores, mas não passam de outras cinco ilhas imaginárias, repetindo a do Brasil e a da Ventura, juntando-lhes as de bichos — Lobo, Caprária, Lubrioczo. Aliás não menos importante, para o significado desta representação que não podemos qualificar de «cartográfica», é a maneira como são dados os contornos das Canárias e das três madeirenses, figuras geometrizantes, ora para o rectângulo ora para o semicírculo, cada qual com sua côr — e a de Lançarote é uma tripla faixa, vermelha entre azuis. A ilha de Palma é vasto rectângulo azul fortemente deslocado para oeste.

Mapas como este, veneziano, de 1424, resultam de dois vectores que irão divergir mas não são ainda referenciados como de sentidos divergentes. Por um lado, as viagens reais, segundo rotas que formam uma teia de relações mercantis, traduzindo-se numa carta de marear e portulano; por outro lado, as viagens imaginárias, no mundo dos símbolos — a ventura e a perdição —, expressão de mitos cosmogónicos e de anseios utópicos de encontro ou reencontro. Os que rasgam horizontes pela prática nova e inovadora apercebem-se do que está a mudar: no regimento do almirantado do reinado de D. João I lê-se: «Maravilhosas cousas som os fectos do mar e assinadamente aquelas que fazem os homens em maneira d'andar sobre el per mestria e arte, assy como nas naus e galés e em todolos outros navios mais pequenos». Por isso João de Barros, um século volvido, assinala que para os Portugueses o Infante D. Henrique lhes buscara — repare-se bem — novo modo de vida; abrira-lhes novos caminhos de ganhar muita honra e tesouros que nunca foram descobertos depois da creação do mundo. Ao mapa de Zuane Pizzigano comparem-se o de Pedro Reinel, de cerca de 1483, e o de Jorge de Aguiar, de 1492: ao complexo atlântico europeu integra-se o do Noroeste africano — do ouro, dos escravos, das especiarias; e os três arquipélagos que os peninsulares ocupam e cujas economias estão em expansão (deveríamos agregar-lhes o de Cabo Verde) traduzem as realidades físicas do oceano, tendo desaparecido a tessitura simbólica. O roteiro de cerca de 1480 «Este Livro he de rotear» tece toda a trama das relações entre as numerosoas ilhas canárias, madeirenses, açoreanas e os portos desde a costa marroquina até a ilha de Ouessant (perto de Brest) e as Sorlingen (a Sudoeste da Cornualha); mas aparece uma referência à Antilia — real? simbólica? Como no mapa português anónimo de final do século figura a Ilha das Sete Cidades.

Os feitos do mar, com a mestria e arte da navegação, modificam as mentalidades e maneiras de agir — há um novo modo de viver. Mas as construções simbólicas também seguem os seus caminhos, e entre os mitos que lhes transmitem visões do cosmos e do globo terrestre e as utopias que lhes apontam direcções de satisfação do que não têm conseguido, não são só os *scriptoria* monásticos ou as escolas

de igrejas, as côrtes eruditas e os círculos intelectuais livrescos que se movem, são até mercadores e pilotos, conquistadores e aventureiros que nesse ambiente vão haurir inspiração e tensão creadora. Vimos como pelos novos rumos os homens ganham honra e tesouros nunca descobertos até então. Alguns mitos se formam ou consolidam, e ligados a eles utópicos anseios, que empolgam a acção, mesmo quando ideològicamente justificam a traição aos fins que marcam como alvo.

É o caso do mito de Ourique — D. Afonso Henriques vence na planura transtagana sete reis mouros, é aclamado rei pelos seus soldados, Cristo surge-lhe em esplendor garantindo a vitória; e mais: Deus ordena a Portugal a missão de exalçar a santa fé, converter os povos (significado do «bispo negro»), de modo a que, como escreve ao abrir o século XVI Duarte Galvão, «as gentes tinctas das Ethiópias e Indias e outras terras novamente por sua [portuguesa] navegação e conquista achadas, viessem a entrar e ser metidas na fé de Cristo». Ora o milagre de Ourique aparece pela primeira vez no *Livro dos Arautos* de 1416, e logo depois nas Crónicas de 1419; Ceuta acabara de ser tomada e cristianizada. Na alocução ao papa Vasco Fernandes de Lucena referirá o milagre, na côrte de Borgonha dos finais de Quatrocentos ele é conhecido, Damião de Góis alega esse pré-núncio da dilatação da fé pelo mundo graças aos Portugueses, na sua descrição de Lisboa, em 1554; ao findar Quinhentos frei Amador Arrais considera Ourique não só a sagração mas também a predestinação: Deus pôs aos reis portugueses obrigação perpétua de procurarem com suas armas a exaltação do mesmo crucificado, prosseguindo a guerra contra seus inimigos — até à destruição destes. E o ocaso do século XVI e o século XVII proliferam nesta comunhão no destino ecuménico de salvação cristã pela acção portuguesa. O mito de Ourique associou-se pois ao de Cruzada, como um dos fundamentos ideológicos do imperialismo lusitano.

A própria evolução da cartografia, se acaba por romper com os mitos tradicionais, não pode conceber-se senão em relação com eles, enraizada neles. Nos mapas-do-mundo dos séculos XI, XII e XIII confluem com a herança da geografia clássica — ptolomaica —, as ideias fabulosas da decadência romana — de Plínio, Solino, Lúcio (o Pseudo-Aristóteles «Do Mundo»), Orósio, Isidoro de Sevilha, moldadas no conjunto pela visão cristã do universo e do destino, com algumas infiltrações árabes. No meio dessa profusão de seres fantásticos, busquemos as traves mestras do que é o cosmos. A terra é uma ilha, cercada pelo oceano primordial, formando a figura de um círculo ou de uma elipse; uma cruz, cujo eixo é o Mediterrâneo e que tem como braços o mar Negro-rio Tanais (Don), por um lado, o Nilo e o mar Roxo, por outro, divide o emerso em três grandes continentes: Europa, Ásia, África, ocupando Jerusalem o centro do mundo, situando-se o Oriente ao cimo. Os quatro pontos cardeais definem os eixos do sistema, aos quatro cantos estão os quatro elementos resultantes de pares de virtudes — seco e húmido, quente e frio —, e de que tudo se compõe; e por vezes figuram os quatro apóstolos. Compreendemos assim que tudo se ordena segundo um duplo sistema: ternário (lembre-se

a Santíssima Trindade) e quaternário. O Paraiso Terrestre, no extremo oriente, tão longe separado por terras quase impossíveis de atravessar e mares de tempestades, tem junto de si a fonte da eterna juventude, e dele nascem os quatro rios — Ganges, Tigre, Eufrates, Nilo, que por seu turno se subdividem geralmente em três (o Senegal-Níger, ou rio do Ouro, é um braço do Nilo). Rios e montanhas formam a trama desta figura do orbe; até tardiamente o Reno e o Danúbio serão traçados como rio único, correndo segundo um paralelo. Castelos e palácios marcam a presença humana, a toponímia mistura o real e o simbólico. Não há disposição relativa das terras e acidentes segundo as orientações cardeais. Dois exemplos: o mapa-do-mundo do Beato Liebanensis, do século VIII, conhecido por uma cópia de à volta de 1050, a qual ilustra o Apocalipse de Saint-Sever; e o mapa-do-mundo de frei Ricardo de Haldingham, no retábulo da catedral de Hereford, de finais do século XIII. Não se trata de representações das terras e mares que marinheiros e mercadores ou os exércitos percorrem, mas sim figurações, na ordem do visível, das idéias sobre a Creação e a escatologia do mundo e dos homens. Tenha-se em conta que muitas destas idéias figuram igualmente em obras com títulos diversos, como a *Semeiança del Mondo*, de 1225, a *Ymago Mundi* do Cardeal d'Ailly, de 1410, as viagens fabulosas dos franciscanos do *Libro del Conoscimiento de todos los reynos y tierras y señorios*, do século XIII, remodelado nos finais ou já em Trezentos, as maravilhas das viagens fictícias de Mandeville, não anterior a 1372. Detenhamo-nos em alguns aspectos que é fundamental considerar.

O Paraiso Terreal está separado por desertos arenosos e ou pedregosos, serras fragosíssimas, regiões ardentes ou frigidíssimas, e por mares em ebulição ou de perpétuas trevas. Mas não é impossível lá chegar, encontrar o ouro — e a salvação, a riqueza e a glória; pois não é «terreal»? Diogo Velho da Chancelaria, em 1506, diz que a todo o orbe se chegou e tudo se alcançou — e assim «os vindouros têm já certo/ o tesouro terreal». Outro mito converge nesta aspiração trecentista e quatrocentista de realizar os sonhos na terra, que não é sempre, ou em todo o lado o trânsito de sofrimento para uma salvação ultra-terrena. É o mito da Idade de Ouro, dessa primeira Idade da Humanidade sem «meu» nem «teu», sem quem mande e quem obedeça, na qual sem esfôrço se usufruía da abundância e as relações pacíficas uniam os humanos. Recordemos que o século XIV é de convulsões sociais, lutas entre «grassi» e «minuti», entre honrados e ricos e ventres ao sol; época de proliferação do proletariado urbano ligado a indústrias vis, como a tinturaria — «os unhas azuis» — e de campesinado a resistir ao endurecimento das condições na agricultura e a sonhar com o tempo em que Eva fiava e Adão cavava, e nenhum tinha que dar contas a um senhor. Esses mitos tornam-se fôrças actuantes como utopias: frei Odorico de Pordenone, nas suas peregrinações orientais de 1313 a 1330, traça o quadro de Samatra: todos andam nus como Adão e Eva, a terra pertence à comunidade como um todo, as mulheres são comuns, só a habitação é privada. E esta visão de Samatra, também como por Pordenone chamada Lamory, passa para Man-

deville — Jean d'Outremeuse, ou de Bourgogne: nestas «viagens» sublinha-se a igualdade económica e a cópia de trigo, carne, peixe e metais preciosos. Mais tarde o viver dos índios do Brasil, «tão contentes e livres de toda a ambição, como se foram senhores do mundo», satisfazendo-se com equipamento fruste, representa, por exemplo aos olhos de Ambrósio Fernandes Brandão, a idade de ouro, que pela mesma altura Cervantes celebra no Quixote e que a multiplicação das novelas pastoris e das éclogas volta a enraizar, como protesto contra a mercantilização mundial quinhentista. Mas não é só a contestação social que na revivescência de mitos e utopias se afirma, é a crítica a toda a sociedade senhorial em funda crise no século XV e o ataque velado embora, por vezes indirecto, à Igreja católica. Mandeville descreve outra ilha sem propriedade privada, povoada de gente virtuosa que, reparem bem, não é cristã; e noutra passagem mostra os muçulmanos a censurarem os cristãos porque não cumprem o Evangelho.

O Paraiso Terreal é como que uma ilha, e é em meios insulares que se situam as utopias (inclusivé a de Morus, de 1516). Dissemos que a toda a volta do círculo ou da elipse do orbe corre o oceano, onde se sucedem as ilhas separadas por barcos com remos à ré ou por animais marinhos mais ou menos fantásticos. Ilhas de maldição ou da bem-aventurança, ilhas com formas, côres, nomes simbólicos — a serpente e a queda, as trevas e a morte, as Afortunadas. Quando os mapas-do-mundo deixam a traça da cruz no círculo ou elipse, e se estendem em longitude inserindo os elementos das cartas de marear com o eixo de conhecimentos reais que se tornou o Mediterrâneo e as pistas caravaneiras até a longínqua Seres, em contraposição ao Paraiso Terreal, logo no extremo Poente, surgem a Antília, a ilha de Satanazes, a ilha do Brasil, como mostrou G. R. Crone, que sublinha o seu carácter maléfico — de Antiparaiso. Mas também ilhas-refúgio, ou ilhas onde se vai realizar a missão salvadora, e que apelam à colonização. Vimos já, no mapa de Zuane Pizzigano, de 1424, a proliferação de ilhas no oceano ocidental, mas tendendo a formar grupos, a constelarem-se em torno de uma ou outra principal. São as Afortunadas dos Antigos, ilhas da bem-aventurança, que os cristãos trecentistas projectaram nas Canárias; sem esquecer que neste arquipélago existe uma dos Lobos Marinhos e outra do Inferno. Com as Canárias identifica o mapa de Hereford, de cerca de 1300, as ilhas de São Brandão, que vêm das sagas marítimas irlandesas dos séculos IX-XI; Angelino Dulcert em 1339 e os Pizzigani em 1367 preferirão identificá-las com o arquipélago da Madeira. Todavia o mapa de Ebstorf, cerca de 1270, localiza a ilha onde o monge se teria estabelecido com outros dezassete perto da costa de África. De contos árabes e outros vêm as viagens dos Maghrurinos, a partir de Lisboa, através do mar das Trevas e das Tempestades, contadas por Edrici, e antes por Maçudi referidas já num aspecto. É que a tradição moura destaca a existência de estátuas humanas nas ilhas, com braço levantado apontando o caminho ou mandando deter antes de entrar no vórtice da perdição. A legenda no mapa dos Pizzigani, de 1367, liga-as ao templo ou colunas de Hércules, e situa-as perto de Antulliae

— o que está certo, se esta é ilha antiparaiso. Da tradição falará ainda com precisão Damião de Góis, a meio de Quinhentos, o que mostra a sua importância e persistência.

Mas as navegações lendárias portuguesas relacionam-se principalmente com a ilha das Sete Cidades. Não sabemos se é a ela que se refere a lenda contada pelo viajante Rosmithal, que esteve entre nós entre 1464 e 1467, segundo a qual três navios mandados pelo rei de Portugal atravessaram a região das trevas, estiveram numa ilha, encontraram depois mar encapelado em que dois foram tragados, regressando só o terceiro ao fim de dois anos, os homens encanecidos e velhos; note-se que a travessia da região das trevas é a profanação que o duplo naufrágio pune. No mapa de cerca de 1492 ou depois, que La Roncière erradamente atribuiu a Colombo, uma legenda refere que uma colónia portuguesa ainda vive na ilha das Sete Cidades, onde encontraram ouro na areia — e foi esta uma das motivações do genovês. Na ilha de São Miguel a lagoa recebeu este nome. A tripla ilha do mapa situa-se ao largo da Irlanda, e relaciona-se com a história dos sete bispos portugueses.

Outro grupo muito importante é o das ilhas que têm, na sua maioria, nomes de animais. O trecentista *Libro del Conoscimiento*, dos dois franciscanos, enumera a Isla del Lobo, a Isla de las Cabras (a Caprária dos mapas), a do Brasil, a Columbária, a Ventura, a Sant Jorge (San Zorzi nas cartas), a dos Conejos (Conigli ou Conigi) e a dos Corvos Marinhos, além das Selvagens. Alguns destes nomes passaram para a toponímia real, mas na origem, e no conjunto prendem-se à figuração dos animais fantásticos que já vem dos mapas circulares ou elípticos. Não devem confundir-se com o arquipélago açoreano, embora o nome de São Jorge pareça à primeira vista sugerir uma viagem efectiva, genovesa (o santo é patrono desta cidade italiana); porque também se encontram nas cartas grupos de ilhas com nomes de santos. Ainda em 1462 portugueses planeavam ir povoar a Lono (ou Lobo) e a Caprária, fiados na «carta de marear». A cartografia do terceiro terço de Quatrocentos ainda juxtapõe este arquipélago animalesco aos Açores reais, como já o mapa da Ambrosiana de Milão de 1448. É deste mito, no que se reporta à ilha dos Conigi ou Conigli ou Conejos, que deve vir a composição quanto à invasão de Porto Santo pelos coelhos provenientes da coelha que Bartolomeu Perestrelo teria levado para lá, e que, como maldição (outra quebra de interdito?) impediram a lavoura, «quasy como amoestação de Deos», dirá João de Barros. Quanto às Selvagens, entre a Madeira e as Canárias localizadas por fim, deveriam indicar a princípio esses seres humanos primigénios que no mito povoavam certas ilhas.

A Antília veio a transformar-se nas Antilhas — os navegadores julgaram encontrar o mito realizado, mas já sem carácter maléfico; e o topónimo mítico Brasil substituiu Santa Cruz. Em 1480 desaferravam de Bristol navios em busca da «insulam de Brasylle in occidentali parte Hiberniae»; teriam regressado à Irlanda ao fim de nove meses sem a encontrarem. O nome aplicaram-no depois à vastíssima região

desde a foz do Amazonas (então dito Maranhão) à foz do rio da Prata, que se vieram a considerar, por exemplo no mapa de Diogo Ribeiro de 1527, rios divergentes de montanhas centrais, e que João Afonso, em *Les Voyages Aventureux*, informa nascerem no mesmo lado, segundo julgavam os portugueses. Assim se formou na Sul América a ilha do Brasil, também considerada um El Dorado, ou ilha Dourada, porque lá se descobrira o precioso metal. A formação desta concepção de ilha do Brasil não é processo quinhentista ligado ao alargamento da área de Tordesilhas, ao contrário do que pensou Jaime Cortesão; é, sim, mais um caso de tradução em função do real de um velho mito bem enraizado. Aliás a tendência era para configurar as terras descobertas como ilhas, segundo os mapas tradicionais; o mesmo aconteceu com o Yucatan, que João Afonso ainda classifica de insular (e assim aparecia no 3.º Globo Schöner, de 1523-1524).

Entretanto, mareantes e mercadores iam construindo os espaços reais, iam-se apropriando deles: esses espaços traçados por rotas e rumos por onde sabe ir-se aonde se quere, voltar donde se chegou ao porto de partida, e refazer a viagem sempre que se pretenda. Não deixam porém de se inscrever em mitos e guiar por utopias, por seu turno, uns e outras, imbricados nas representações cartográficas de sentido prático e eficazes para a navegação, para as deslocações por caravanas. A tipografia não veio assentar e difundir tão só uma cultura nova, uma nova mundividência: repescou e espalhou largamente as concepções tradicionais, simbólicas, deu-lhes até nova inflorescência.

Em 1528 sai em Veneza, de Benedetto Bordone, o *Libro de tutte l'isole del mondo*: pois a oeste da Getúlia sul-marroquina alinham-se as Canárias, deformadas e imprecisas, sem rigor de latitudes e longitudes, embora pela ordem nordeste-sudoeste: e logo abaixo, frente a Arguim, o arquipélago de Cabo Verde, do mesmo modo frustemente representado em linha. Mas há melhor. A entestar na ponta noroeste da Península, um grupo de ilhas açoreanas — S. Miguel, Pico, S. Jorge, Faial, Graciosa, com mais outras; e noutra zona representam-se os *Astores* com S. Jorge (real? imaginário?) e Sta. Maria, mas também a ilha do Brasil. Passam-se quatro decénios, e o feitor no Funchal Francisco de Sousa escreve um «Tratado das Ilhas Novas e descobrimento dellas e outras couzas» (1570), onde não falta sequer a ilha de São Brandão, nem a viagem dos Portugueses à ilha das Sete Cidades (S. Francisco, por outro nome), além de muitas outras ilhas vindas da mitologia medieval. As *Saudades da Terra* recolhem, nesses anos em volta da união dinástica, todo o conjunto de lendas, a que juntam uma novela pastoril: o que impõe a leitura no plano do imaginário proposta por Ema Vale. Mas destaquemos a narração dos amores de Machim e de Ana de Arfet, que teriam levado ao achamento da Madeira: relatada na colectânea organizada por Valentim Fernandes ao abrir Quinhentos, retomada por António Galvão no seu *Tratado dos Descobrimentos* de meio do século, e depois por Gaspar Frutuoso. Pensamos que se insere nesse conjunto mítico-utópico que embebe toda a cultura quatrocentista e quinhentista; liga-se à

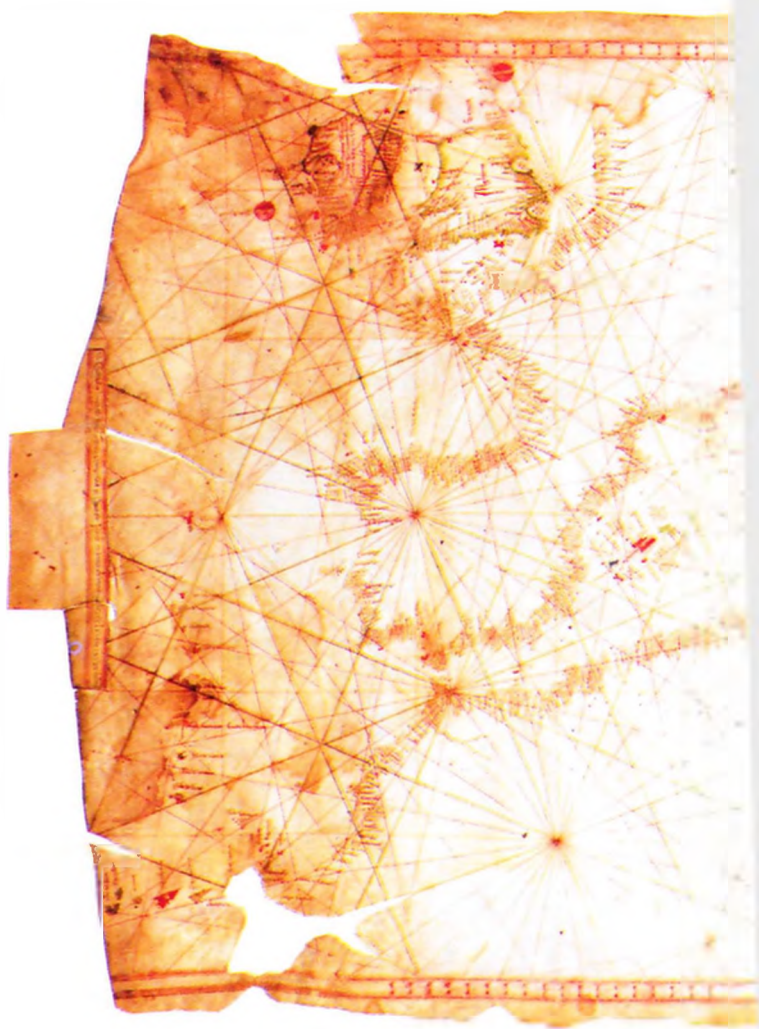
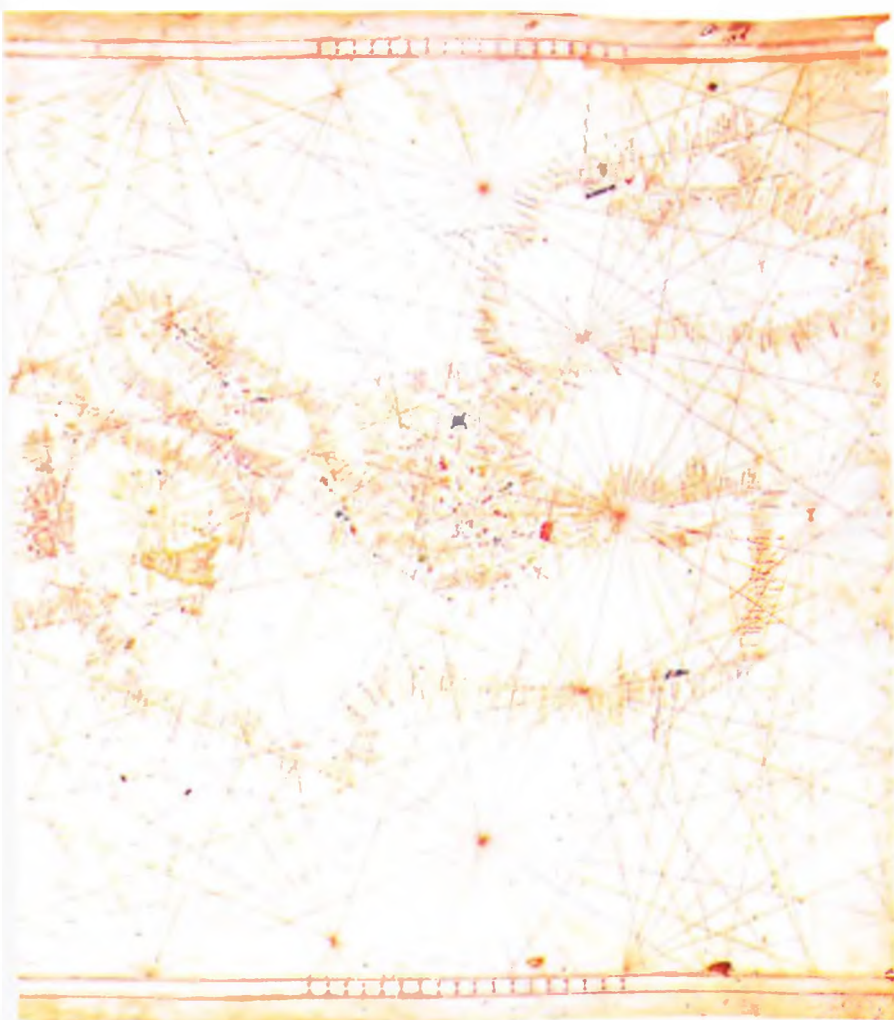
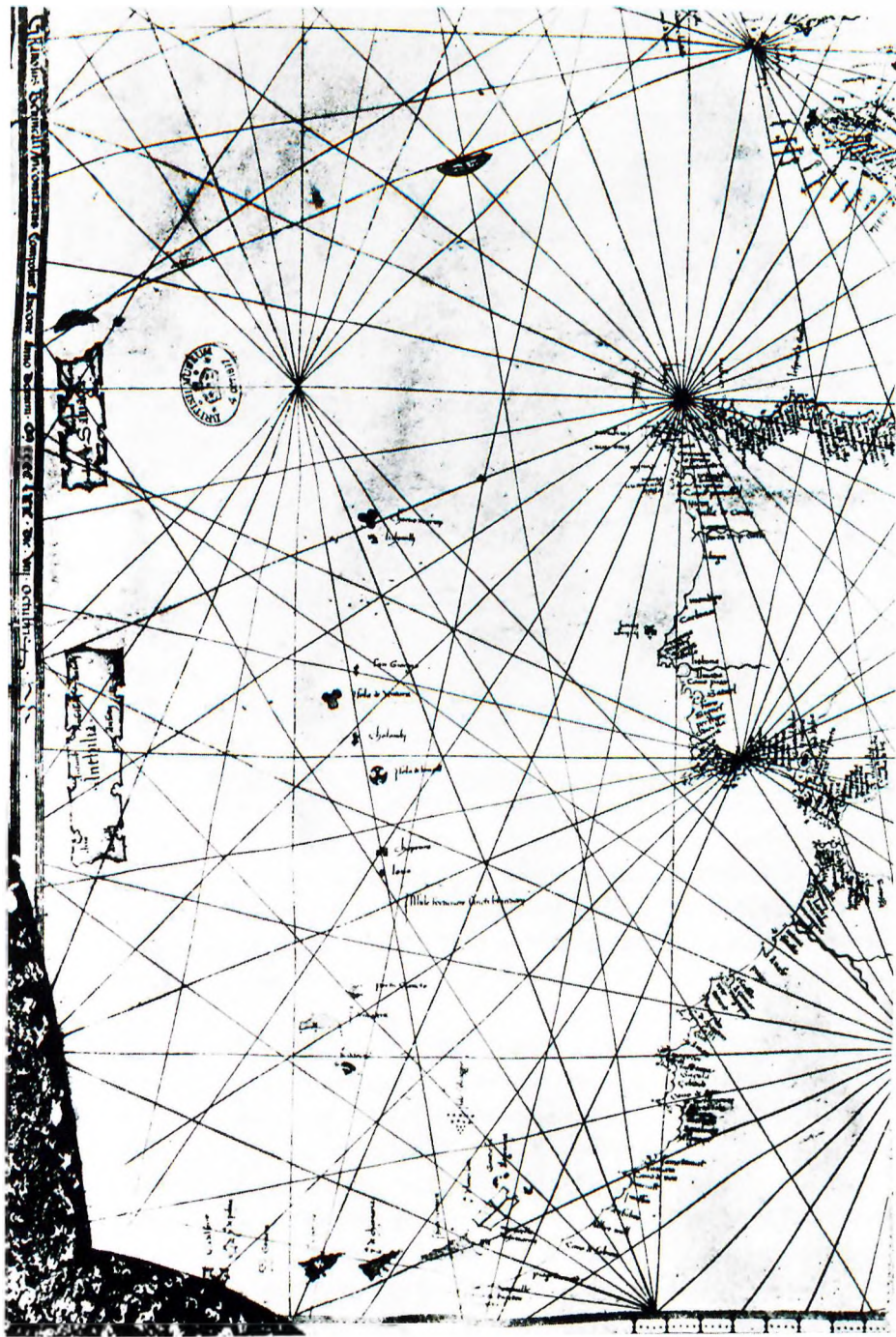
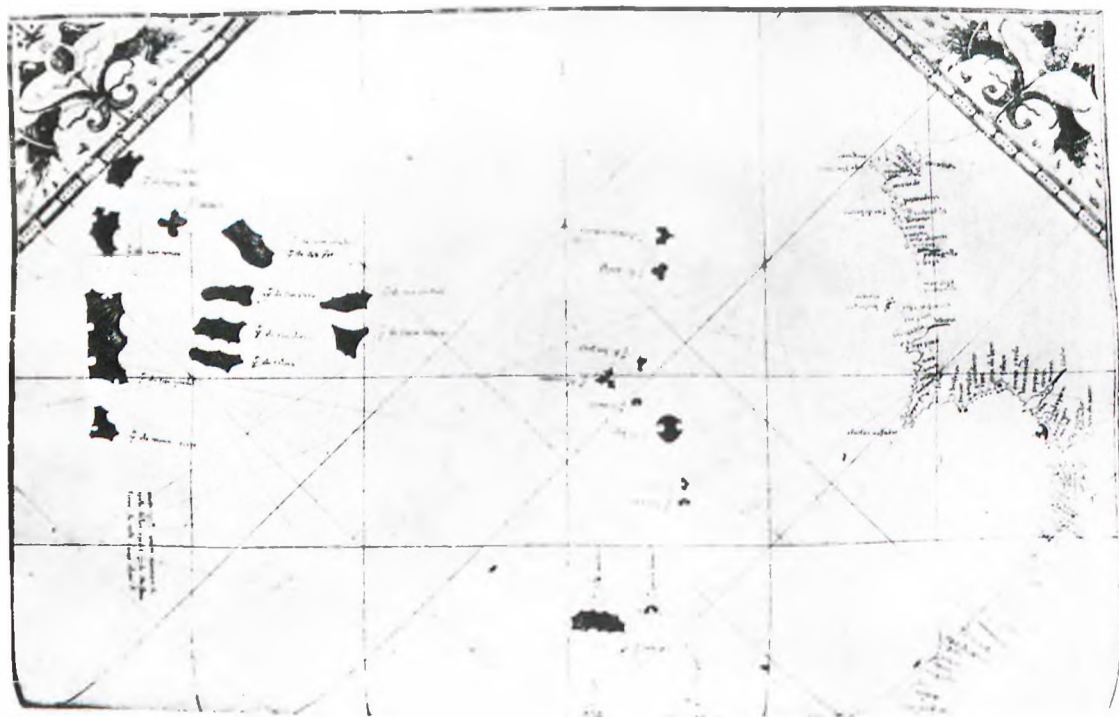
busca da ilha do Amor e da Morte, e à punição que segue a profanação do que está velado. Embora, mais prosaicamente, não devamos esquecer que há uma família de homens do mar e dos tratos biscainha chamada precisamente Machim, que pelas ilhas (Canárias pelo menos) andou.

Nesta atmosfera de símbolos, valores e aspirações transcendentes, que todavia se agarram ao terreno, a acção prática de mareantes e mercadores, capitães e lavradores, artífices e pastores faz emergir, ao desfiar dos séculos XV e XVI, e já talvez desde o XIV, os arquipélagos de pedra e chão lavradio, de serras em picos e planuras litorais recortadas em angras e portos, revestidos de matos e arvoredos, uns ermos, outros de longa data povoados por neolíticos quase isolados: arquipélagos que terão nome Canárias, Madeira, Açores. A que se somam as ilhas de Cabo Verde, em transição para outro quadro. O resultado, esse complexo insular-marroquino-hispânico a que Braudel chamou Mediterrâneo atlântico, esconde, na sua simplicidade e coerência, origens díspares, políticas discordes e de focos diferentes.

Na primeira fase, que integra as Canárias, são fôrças económicas do complexo do Mediterrâneo que estão em acção. De Valência a açucareira ruma-se a um reservatório de escravos para plantações e engenhos, e também de possíveis artífices, para a Catalunha. Dos meios barceloneses e maiorquinos visa-se «anar al riu de l'or»: pois a cartografia não indica caravanas e reinos do precioso *tibar*, não desvenda esse mundo rico de escravos, marfim, especiarias, goma, tanta cousa mais? As Afortunadas são escalas para quem demanda o ouro para o *flori d'Aragó*, como igualmente para os Genoveses que pelo oceano pretendem atingir o opulento Oriente das especearias, sem esquecer os mercados de Guiné, cujo metal fornece a cunhagem dos ducados. Mas a irradiação mediterrânea para o Atlântico extingue-se, e é dos portos do complexo europeu a bordar o oceano que vão tecer-se os laços com o arquipélago guancho. Durante o derradeiro quartel de Trezentos e os primeiros decénios de Quatrocentos, dos centros do baixo Guadalquivir e da costa cantábrica levantam âncora biscainhos e andaluzes, muitas vezes de concerto, para irem saltear as ilhas e as costas saarianas; é o período áureo dos tratantes de escravos nas Canárias. A conquista e ocupação cristã partirá porém da Normandia e França atlântica, impulsionada a emigração pela crise da Guerra dos Cem Anos. De 1402 a 1420 Jean de Béthencourt e Gadifer de la Salle tomam e estabelecem colónias em Lançarote, Forteventura e Ferro. Trata-se de atrair e integrar a sociedade indígena, e para isso até convertê-la à religião cristã (*Le Canarien* contem um catecismo para os Guanchos); distribuir senhorios pelos acostados; e explorar a urzela e côres de tinturaria. Mas os franceses estão também interessados no rio do Ouro — no mundo guineense. Embora a justificação da conquista e povoamento seja a honra de Deus e exaltação e aumento da fé — dir-se-ia movermo-nos na atmosfera onde banhará a cruzada henriquina.

Colonização normanda e interesses andaluzes opõem-se tanta vez, como tanta vez se unem por sectores, e nesta situação complexa a realeza castelhana tem difi-

culdade em definir uma política, embora rechace as pretensões portuguesas mas as integre em certos casos. Os Béthencourt, por um lado, a nobreza do Guadalquivir — o conde de Niebla, nomeadamente — conquanto dividida, por outro — com Alfón de Casaus, e depois os Peraza, a combatê-los; e serão ainda os Herrera, e até portugueses, como Gonçalves da Câmara e o conde de Portalegre. As redes familiares vão estender-se aos três arquipélagos e suscitar esses conflitos de linhagens, ou alianças, que em parte traçarão os seus destinos. Sob a rivalidade e compromissos das duas coroas.

Mas a ocupação cristã permanece restrita a três ilhas, e das de menores potencialidades (peles de foca para calçado, urzela, pouca), a maioria continuará por mais de meio século a ser salteada para embarcar cativos. Atente-se em que Castela só em 1492 conquistará Granada, Ceuta portuguesa fecha-lhe Marrocos — e o avanço das caravelas vai pôr os problemas do oceano e das ilhas noutro pé. Por seu lado, os Portugueses também não conseguem fazer prevalecer as suas pretensões às Canárias, e o desastre de Tânger, em 1437, bloqueará igualmente por meio século a apropriação e organização do espaço marroquino, enquanto o firme *não* castelhano os impede de se assenhorearem de Granada — de abrir os caminhos do Mediterrâneo. Neste contexto, são a ocupação e povoamento da Madeira e Porto Santo, por um lado, e o traçado das rotas das caravelas para os resgates da Guiné que vão reorientar a configuração de um complexo do Noroeste africano-atlântico. A busca do mítico, e afinal real rio do Ouro permitirá resolver os obstáculos que à amoedação se erguiam, e modificar o mercado da mão-de-obra. No arquipélago madeirense os senhorios contribuirão para a «sustentação dos nobres», que estava em crise, sobretudo na média nobreza, já que Ceuta permanece isolada e logo só oferece oportunidades limitadas (mas não de desprezar, graças ao corso marítimo e aos roubos honrados das aldeias e aduares mouros). Acção das «famílias», formação de linhagens ou sua consolidação. O que é decisivo é que nestas ilhas se adoptam os padrões das ilhas mediterrâneas, sobretudo venezianas: Creta, Chipre, Rodes. Ou seja, uma base de economia tradicional, com os cereais, mas a tónica a transferir-se para produções, que, bem conhecidas, crescem para responder a uma procura aumentada e alargada nas eras de Quatrocentos e Quinhentos. Referimo-nos ao vinho e ao gado, bases de uma vida rural rica e do intensificar das trocas a distância. E ainda, terceiro vector, actividades até então restritas a certas áreas — o Egipto, a Síria, Chipre, a Sicília, Valência, Marrocos setentrional e o Suz: é o açúcar, estendendo plantações, obrigando a uma política hidráulica, erguendo engenhos, promovendo as indústrias do cobre e madeira. Com as suas 120 000 arrobas em finais do século XV, o açúcar madeirense é um dos grandes pesos da economia do complexo da Europa atlântica, e desencadeia o alastrar dessa mancha agrícolo-industrial pelas Canárias e Açores, ilhas de Cabo Verde, e serve assim de pólo de atracção dos capitalismos da agricultura moderna e das indústrias têxteis, metalúrgicas, tintureiras e outras das duas regiões que constituem sociològicamente o «centro»: as cidade do Norte de Itália e a Flandres.

As ilhas e a construção do mundo atlântico
Do fantástico ao real
10 1 **Mapa de Grazioso Benincasa, 1461**
(Archivio di Stato, Firenze)

10.2. Mapa de Grazioso Benincasa, 1470

10.3. **Mapa de Cristofalo Soligo, cerca de 1475**
(British Museum)

As viagens às Canárias e, em busca do ouro, às costas saarianas, levavam a passar pela Madeira, situavam-na no centro deste espaço ainda indefinido, ainda em configuração. É provável que os castelhanos, que a frequentavam, pensassem em anexá-la (a lenda de Machim liga-se a essa justificação), portanto os portugueses também por isso se viram forçados, entre o descerco de Ceuta e 1425, a povoar o arquipélago e a integrá-lo no domínio da Coroa, depois cedido à Ordem de Cristo. É quase de seguida que Diogo de Silves descobre os Açores e não demora que o infante D. Pedro estimule fortemente o seu povoamento e aproveitamento — com base na creação de gado e na cerealicultura, depois também nas côres de tinturaria — urzela e pastel. A demanda destas ilhas afigura-se-nos que resulta sobretudo das necessidades de senhorios e colonização, de acabar com a escassez de cereais em Portugal, onde uma estrutura social complexa impedia de abrir os caminhos para a resolução da questão cerealífera e das carnes. Todavia, o prolongamento para sul das navegações de descobrimento e resgate das caravelas desde cedo obrigou-as, no regresso, a meterem pelo golfão, para não enfrentarem os alíseos de Nordeste e a corrente das Canárias, e portanto a descreverem a rota em arco pelos Açores, assim inseridos na teia em formação.

Primeiro, em suma, uma apropriação e acomodação de pequenos espaços, ligados por raios curtos, e que se destinavam a modificações ou crescimento da produção para satisfazerem imperativas necessidades de consumo do Reino ou dos seus prolongamentos — presídios marroquinos, ilhas a especializarem-se no açúcar, trabalho da madeira, vinho e côres de tinturaria —, vai encontrar-se enquadrada numa rede de rotas mercantis a ligar às regiões mais ricas e de maior densidade — mais de 40 habitantes por $km^2$ —, operando-se ajustamentos mas mantendo-se tensões. Mas, com excepção da Madeira, o desenvolvimento dos arquipélagos, permanece muito limitado até os anos 70 do século XV, mais à escala local ou de pequenas regiões.

As galés de Veneza e Génova vão pelo Estreito a Southampton e Bruges, as naus venezianas carregadas de vinhos de Candia levam-nos a Londres: são as carreiras mais longas e opulentas. Mas os portos portugueses onde se embarca o vinho e os coiros, a grã e o sal, a cortiça tecem toda uma teia com Galway donde vêm as irlandas, Bristol que manda os lanifícios, a Flandres das manufacturas e metais industriais mas também da prata e dos cobres alemães, com os portos franceses onde se carregam os panos de ruão e os abastecimentos; o complexo cantábrico do ferro, das madeiras, das lãs distribui-os por todo este espaço, além de se manifestar activo na pesca mesmo em longínquas paragens. Da Madeira o açúcar ruma para Bruges e para Veneza, sem esquecer Lisboa e outras cidades do Reino. Navega-se de Sevilha e da constelação de portos andaluzes para as Canárias como para a Sicília e Maghrebe; dos arquipélagos às praças marroquinas e portos peninsulares, de igual modo que entre as ilhas, os veleiros andam em constante vai-e-vem.

Este mundo, limitado ainda, reestrutura-se e expande-se vertiginosamente a partir dos anos 70 do século XV, até 1510 ou 1520. Os castelhanos lançam-se na conquista e organização das Canárias, enquanto os Portugueses tomam Arzila e Tânger, depois vão controlar as planuras marroquinas meridionais e o rico Suz do açúcar, dos metais e escravos, bem como o anil do Dar'a. Entretanto a Reconquista termina na Península, e a integração de Málaga, Motril, Granada abre novas perspectivas económicas neste entre Mediterrâneo e Atlântico. Os Portugueses rechaçam as pertinazes tentativas castelhanas sobre o ouro e especiarias guineenses, mas em Toro perdem o ensejo de controlar o destino peninsular, e a união de Castela e Aragão manterá este dois reinos profundamente empenhados no mar Interior e na Europa; longos decénios o horizonte oceânico e americano continuará marginal ao império de Carlos Quinto e Felipe II, ficará uma preocupação castelhana sobretudo, e da Andaluzia em particular. Mas o mercador genovês de lãs e açúcar, Colombo, formado para o mar na Madeira e a bordo de navios portugueses, agente dos capitalistas Di Negro e Centurione, e depois realizando a união dos interesses dos meios comerciais com a coroa e com uma nobreza ansiosa por mercantilizar-se, marcará de 1492 a 1498 os caminhos da futura «carreira», julgará ter encontrado na realidade os mitos que o obcecavam — Cipango e o Cataio. O itinerário durante dois séculos sulcado, por onde a Europa e o mundo serão inundados de prata, zarpa de Sevilha ou anteportos, desce pela Madeira e Canárias, inflectindo depois para Oeste e Noroeste até o Caribe ou as Antilhas, e regressará setentrionalmente pelos Açores. Entretanto os Portugueses determinavam a elipse circulatória de ventos e correntes do Atlântico Sul, e entre 1487 e 1500 desenhavam a rota do Cabo e as rotas do Brasil: descida também ao longo da costa saariano-guineense, seguidamente o grande arco a entestar no Brasil, e por fim o velejar para Sudeste-Leste, a dobrar o cabo de Boa Esperança; de volta do Índico sobe-se da latitude do Cabo à das proximidades da serra Leoa, descreve-se o arco tradicional pelos Açores para aportar a Lisboa. No Atlântico setentrional o arco superior da elipse leva pelos mares da Islândia e Gronelândia à Terra Nova e Lavrador, voltando-se por um arco mais a sul, que pode até passar também pelos Açores, aos portos biscainhos, bretões, ingleses.

No outono da Idade Média a ecúmena estendia-se das costas atlânticas da Europa e Marrocos à China e ao Japão, tendo como trama as carreiras do Mediterrâneo e, pelo Estreito, do mar do Norte, continuadas para nascente pelas pistas de caravanas cameleiras atravessando ou contornando desertos e fragosas cadeias de montanhas, transportando a seda e especiarias caras, as pedras preciosas, os panos ricos e tapetes, as moedas cobiçadas. E para Sul o oceano Índico é regularmente navegado entre os grandes empórios de Ormuz e Malaca, de Sofala e Cambaia, de Ádem e Calicute. Visão que é, por exemplo, a do Atlas Catalão de 1375-1381. Neste mundo pode dizer-se que as relações longínquas se configuram pela irradiação das cidades empórios, mas que uma placa giratória parece comandar toda a circulação: a constelação de cidades caravaneiras — Samarkande e Kabul, Bukhara e Merv, Tachkent

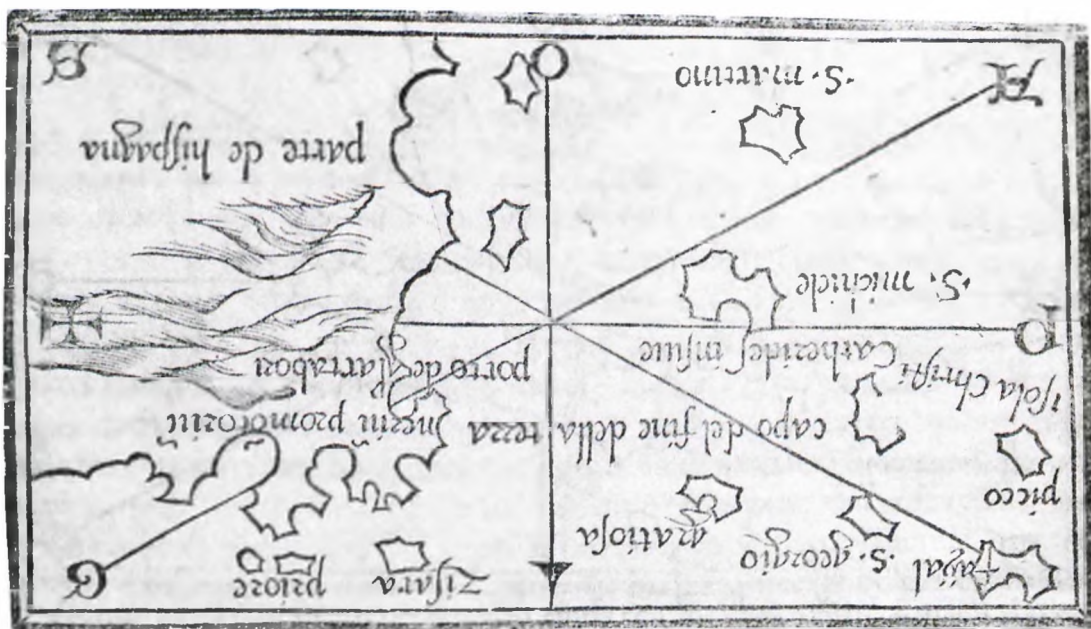
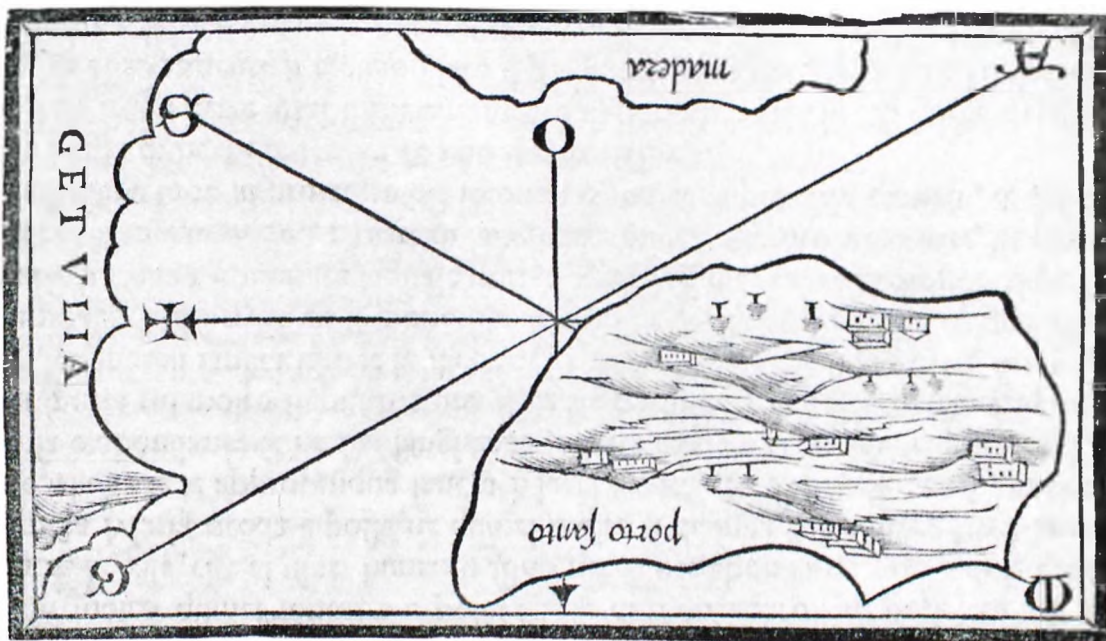
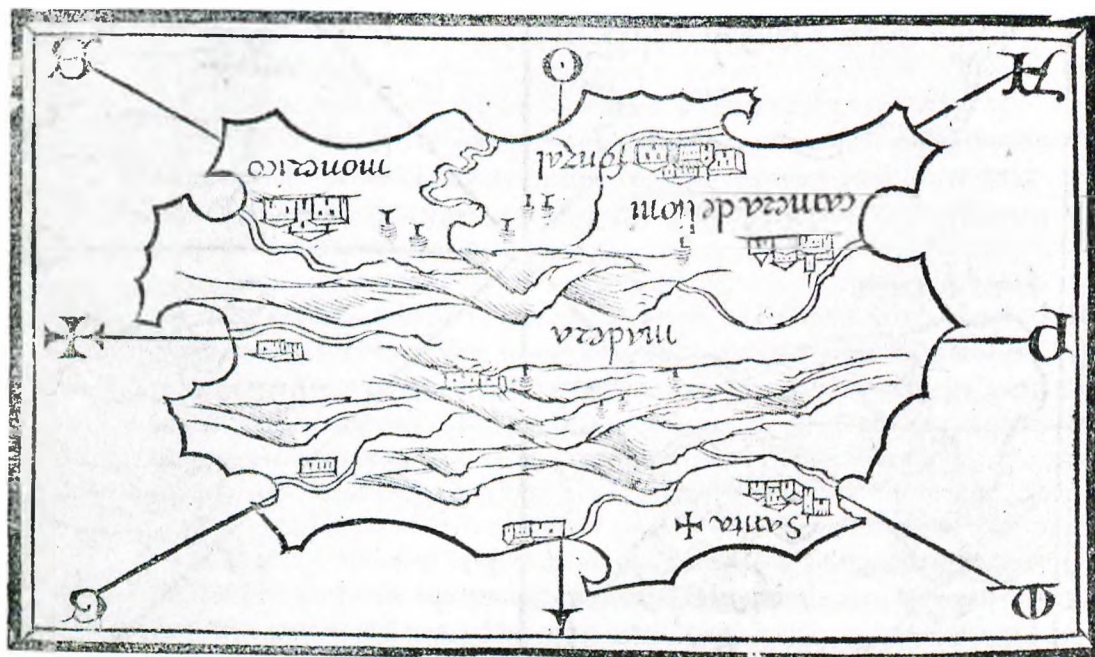
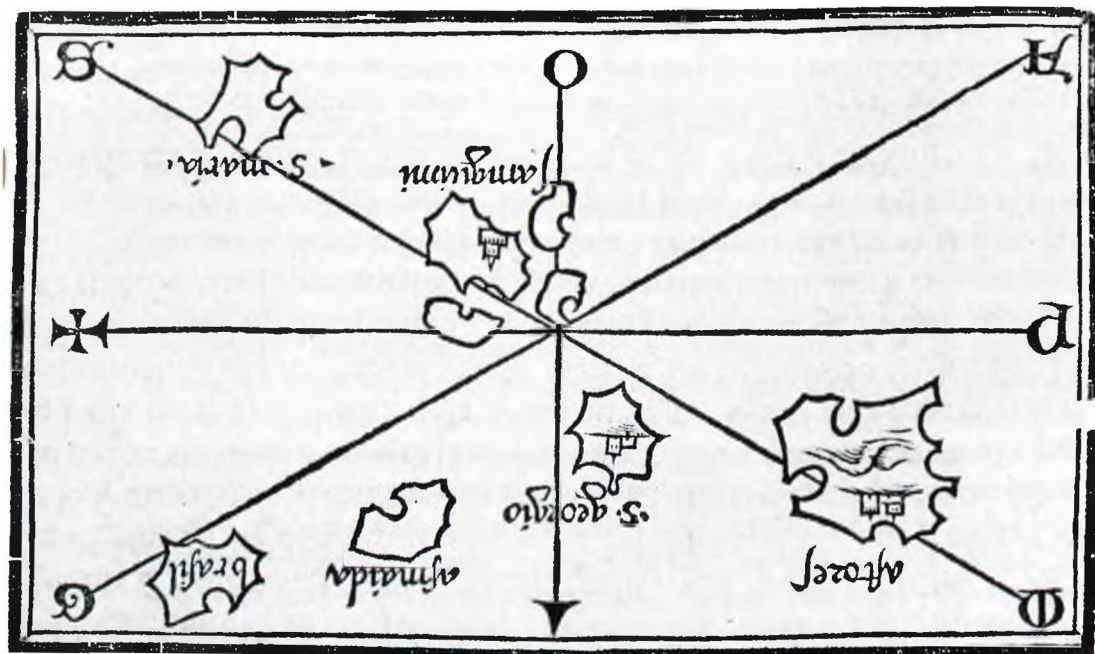
e Balkh, a leste do mar de Aral, e demarcada sobretudo pelo Syr-Dária e Amu--Dária. Como haveria ainda que trazer a este quadro as caravanas trans-saarianas do ouro e do sal, dos escravos e dos panos.

Os descobrimentos substituem ao grande eixo Mediterrâneo ⟷ pistas caravaneiras euro-asiáticas as grandes rotas oceânicas, que vão abarcar todo o globo. Retenhamos apenas algumas das essenciais. De Lisboa a Goa, como mais tarde de Londres a Surate ou de Texel a Batávia; de Suez e Ádem a Malaca e ao Achém (em Samatra), como de Cochim a Malaca e depois a Macau ou Cantão, por um lado, aos Léquios (Ryu-Kyu) e portos nipónicos onde se vende a seda e adquire a prata, por outro. Através do Pacífico, a ligação, a partir de 1565, entre Acapulco na costa mexicana, e Manila, nas Filipinas, também duplo movimento da prata para oeste e da seda para leste. Dos portos franceses e britânicos vai-se pescar o bacalhau à Terra Nova, desde que os veleiros portugueses se retraiem e o nosso mercado cai nas mãos dos ingleses; como também se vai ao Canadá carregar as peles. Mas, com a rota do Cabo — das especiarias e dos *reales* argênteos —, a rota mais regular, de longa duração e maior volume de tráfico é a colombiana entre Sevilha e as Antilhas, depois Vera Cruz e Nombre de Dios. Não se menosprezem todavia a rota entre Sevilha ou Lisboa e o rio da Prata, as que ligam os portos portugueses à Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro, Maranhão, pelas frotas do açúcar e do pau brasil, dos coiros, do ouro, este desde finais do século XVII. Embarquemos nos veleiros que triangularmente vão a Angola carregar escravos para o Brasil, e dos portos brasileiros trazem ao Reino as mercadorias que já indicámos; mas dos engenhos brasileiros também vão directamente para os mercados da África negra a cachaça e o fumo, a trôco de escravos. Dos portos europeus navega-se às feitorias do ouro do golfo da Guiné, donde vem ainda a malagueta, a pimenta de rabo, os escravos.

Ora o papel que outrora desempenhava a constelação de cidades caravaneiras da Ásia entre o Aral e as grandes cadeias de montanhas, nas rotas das sedas e especiarias, dos artigos preciosos, desempenha-o agora, na teia das rotas oceânicas, o conjunto dos arquipélagos das Canárias, Madeira e Açores: escalas obrigatórias em todo esse sistema mundial, uma vez que o globo se tornou em periferia desse centro dinâmico, empreendedor e avassalador, que é a Europa ocidental dos séculos XVI--XVIII. Como é essa teia nos espaços-tempo de então? Se a duração das viagens oscila entre marcos afastadíssimos — um inverno tempestuoso pode atrasar o levantar âncora até três meses, e frequentemente os temporais e ventos desfavoráveis atrasam-no uma a duas semanas —, entre Lisboa e Cochim ou Goa gasta entre quatro meses e meio a sete meses; o regresso ao reino é mais irregular, nunca menos de quatro meses e meio, raro excede sete e meio. As ligações ida-e-volta entre a Europa e Malaca, mais tarde Macau ou Cantão, levam três anos. A travessia fácil de Acapulco a Manila, faz-se em 8 a 10 semanas, mas o regresso é difícil e perigoso, não dura menos de quatro a sete meses — lembremos os tufões que assolam desde as Filipinas à costa da Califórnia, às vezes durante dois meses. De Cádiz chega-se às Antilhas em mês

As ilhas e a construção do mundo atlântico
entre o fantástico e o real
**10.4. A Madeira e os Açores num Insulário italiano quinhentista**
Benedetto Bordone, *Libro di tutte l'isole del Mondo*, Veneza, 1528

Santa
madeza
cameza de lioni
fonzal
monezico

astores
asmaida
brasil
S. georgio
samguimi
s. maria.

e meio a dois meses, mas a Vera Cruz ou a Nombre de Dios são necessários uns oitenta dias; dos portos americanos volta-se em viagem ainda mais demorada: oitenta a cem dias das Antilhas, entre cem e 120 de Vera Cruz ou Nombre de Dios. O Noroeste brasileiro está, em tempo, mais perto de Lisboa: um mês a um mês e meio, em qualquer dos sentidos, nos cálculos de Chaunu, na realidade ao redor de dois meses em geral. Entre a baía de Guanabara e Honfleur gastam-se três meses e meio, de Saint Malo à Martinica apenas mês e meio. Outra ligação fundamental: Lisboa a São Jorge da Mina: quarenta a cinquenta dias: às ilhas de Cabo Verde tão-só umas duas semanas. Entre a costa portuguesa e a Terra Nova contemos um mês. As ligações entre portos portugueses e portos da França atlântica vão de 6 a 12 dias, ou até menos — mas com tempestade podem subir a quase um mês. Para os portos britânicos ou flamengos e holandeses devemos contar com 12 a 15 dias, alcançando no máximo um mês. Como de Vigo a Amsterdam se vai em sete dias. De Lisboa a Marselha a viagem é de 18 dias a três semanas, a Génova pode variar de dez dias a um mês, e a Livorno três semanas. Os três arquipélagos estão a distâncias-tempo que vão geralmente de três dias a uma semana, duas para os Açores. Sublinhemos, uma vez mais, que, se é impossível encurtar abaixo de uma duração mínima, a duração máxima varia em larga escala, chegando a três vezes e mais a média.

Esta teia tem como configurações de base as três elipses circulatórias atlânticas — a dos Vikings ou da pesca do bacalhau, percorrida de Leste para Oeste no arco superior, e de Oeste para Leste no inferior; a de Colombo e da *carrera* de Indias de Castela, ao centro, sulcada a descer pelo sudoeste e a regressar à Península pelo Nordeste; e a do Gama e da carreira do oriente, portuguesa, em que os veleiros rumam da serra Leoa em arco aproximando-se do Brasil, para regressarem do Índico cortando do Cabo para a mesma serra, com passagens por vezes por Santa Helena. O traçado dessa teia levou mais de um século, debatendo-se entre os resultados verificados de explorações reais e o seguir de mitos com busca da realização de utopias. Vimos como na geografia mítica conjuntos de ilhas fantásticas, de significado simbólico, polvilham os mares ocidentais, que são, sobretudo para lá de Antília, Satanazes e Brasil, o oceano das Trevas que não pode ser violado sem castigo. Mas a ideia, largamente enraizada desde os séculos da Idade senhorial, de que a terra é um globo, abriu a aspiração a alcançar o Oriente navegando pelo Ocidente; esse Oriente que combina os mitos do El Dorado e do Paraiso Terreal com as referências dos viajantes das caravanas ou do Índico à ilha Cipango e aos reinos de Cataio e de Mancy, para lá (quando se vai do Poente para leste) dos apocalípticos Gog e Magog. Sem dúvida desde os alvores de Quinhentos que os meios náuticos e mercantis portugueses consideram que um continente único se estende da terra dos Côrte-Reais ao extremo sul de Santa Cruz. Robert Thorne, de Sevilha, em 1527, transmite essa concepção portuguesa, já então do estreito de Magalhães ao Labrador; e mostra que desse continente está separada a Ásia por um oceano. Não faltam no entanto os testemunhos cartográficos ou outros a demonstrar que durante esses

decénios se continuou noutros meios culturais a acreditar na ligação da Gronelândia, Terra Nova e América do Norte ao continente asiático — citemos Ruysch em 1508; o globo de Schöner, de 1515, as ideias da carta de Giovanni da Empoli, de 1514, o Globo Dourado de perto de 1528, onde todavia vemos traçada a rota de Magalhães. Se Pedro Mártir de Anghiera, por 1517-1524, afirma a continentalidade das Américas, Bartolomé de las Casas intenta demonstrar que as Índias Ocidentais são uma parte da Índia Oriental, e Estêvão Gomes continua a buscar uma passagem entre a Florida e a Terra dos Bacalhaus. Quais eram as intenções de Verrazano, ao serviço do rei da França, em 1524, quando, depois da escala na Madeira, atravessa o oceano e percorre a costa norte-americana? Como escreve aos mercadores de Lyon, «Mon intention était de parvenir, au cours de cette navigation, au Cathay et à l'extrémité orientale de l'Asie»; mas afinal não existe o famigerado estreito. Por outro lado, o descobrimento pelas caravelas portuguesas de toda a costa africana desde o Bojador até ao extremo sul, e o seu reconhecimento aprofundado do Atlântico meridional, desligando o Brasil do continente austral ao mesmo tempo que o abriam para o Índico (contra Ptolomeu), vieram desenhar com o possível rigor esse mundo ao redor do Atlântico.

Parte-se de complexos limitados, com forte vida local, de base insular ou em feitorias e fortalezas costeiras nas terras firmes, tanta vez soltos ou ou tènuemente ligados. Vão-se tecendo sistemas de relações que formam região a região, e depois se tornam inter-regionais: por exemplo, o complexo que engloba o ouro da Mina, os resgates de Guiné, os arquipélagos, em que se contam os Açores, Marrocos com suas penetrações e barreiras, o Ocidente da Península Ibérica. Mas desde o último quartel de Quatrocentos constroiem-se os sistemas de circulação oceânica, a grandes distâncias, que entretecem pouco a pouco esses pequenos mundos no mundo atlântico, cuja génese e desenvolvimento se compreendem tão só em função de uma rede de trocas à escala do globo. Nestes níveis sobrepostos actuam diferentes actores — mareantes e mercadores, pequenos nobres e escudeiros —, depois a grande nobreza, as linhagens e institutos poderosos, intervindo as coroas desde cedo a tentar organizar o conjunto e subordiná-lo à formação do Estado moderno. É tal combinação do plano político e do fervilhar de iniciativas privadas que vemos em acção, ora firmada de cima ou pelo menos conjugada, ora desencontrada. Aragão desde os séculos XIII e XIV age segundo políticas definidas em relação ao Levante, à Sicília e Nápoles; Fernando o Católico e o cardeal Cisneros definem, no quadro da política mediterrânea, as acções metódicas no Maghrebe. Ao invés, Castela intervem descozidamente nas Canárias, a conquista e aproveitamento partem de famílias com meios ou até de sociedades nobiliárquico-capitalistas. Só nos anos 70, com a ameaça portuguesa de unidade dinástica e o aliciante dos tratos dos rios de Guiné se abre um período em que, deixando como sempre a iniciativa a particulares, o Estado defende e concebe o arquipélago como peça numa estratégia de expansão. Em Portugal parece dar-se o inverso: Ceuta como a colonização da Madeira estão estreitamente depen-

dentes de D. João I e do vèdor da fazenda João Afonso, o papel do regente D. Pedro é fundamental para enquadrar a acção do infante D. Henrique. Todavia ao mundo do Ultramar fica associada a Ordem de Cristo, e a organização vai fazer-se por um sistema mixto, o das capitanias.

Apesar disso, entre as políticas portuguesa e castelhana, no plano local e das unidades regionais, há estreita coincidência. As realezas não dispõem ainda de aparelhos para a administração directa — por séculos a cobrança dos impostos ficará arrendada ou encabeçada. Por isso recorrem ao senhorio, mas organizado de acôrdo com uma espécie de constituição, a carta de donataria: com base na delegação de poderes e direitos, mas subordinados aqueles ao poder régio e estes calculados de maneira a não colidir com os intereses da coroa. O capitão-donatário organiza a repartição de terras (segundo as leis das sesmarias) e o povoamento, assegura a justiça e a administração, não porá de lado certas actividades económicas. Esta constelação económico-política, além da base financeira (receitas públicas, contratos de monopólios ou sub-arrendamentos), exige capitais e no mínimo um embrião de organização em relação ao mercado, pelo menos os contratos com mercadores. Não convém à realeza o robustecimento do poder senhorial, evita a formação de grandes senhorios (como quis o Duque de Medina Sidónia, como quererão os conquistadores do Novo Mundo). Favorece-se a oposição entre as autoridades eclesiásticas e as autoridades civis — vêmo-lo a cada passo nas Canárias, e também nos Açores dos alvores de Quinhentos, por exemplo. Por outro lado, a coroa fomenta o incremento da população e uma repartição de terras que o estimule e assente uma sociedade não demasiado desigual — por o não ter feito, e ter pelo contrário repartido o solo com escandaloso favor para umas quantas grandes famílias sofreu a correição e afastamento o Adelantado Alonso de Lugo. A orientação fundamental é transplantar para os novos territórios as instituições metropolitanas — do Reino — desde as Audiências ou Desembargos às câmaras municipais e cabildos, assegurando no topo que o rei detenha na mão a hierarquia, e na base que as populações possam resistir às camadas governantes. É certo que essas câmaras ou cabildos ficaram constituidas pela gente honrada, quer os quadros ligados à governança da terra ou as grandes famílias, quer mercadores ou lavradores poderosos. Os mesteres raro fazem ouvir a sua voz. Aliás nas Canárias a dependência dos cabildos é muito maior: o Governador da Grã-Canária como o Adelantado em Tenerife presidem aos ayuntamientos, e o colégio é composto por acólitos e acostados das autoridades supremas, ou gente de teres e haveres muito chegada, há apenas dois procuradores (*presoneros*) do povo. Percorrendo as vereações (acuerdos del cabildo) verifica-se que esmagadoramente as votações acompanham o presidente ou seu substituto o tenente — também estão lá o meirinho, o alcalde, o alguazil, etc. Não esqueçamos que as Canárias eram habitadas, e se a população indígena baixou drásticamente, subsistiu; a coexistência de sociedades tão diferentes originou constantes problemas. Nos municípios insulares portugueses não é raro as câmaras protestarem contra o donatário que pretende presidir às vereações e impor seus pontos de vista.

As lutas e negociações que levaram a Tordesillas e ao tratado de 1494 desvendavam a existência de politicas imperialistas abarcando todo o globo, assentes no contrôle dos oceanos. Já a guerra pela Guiné e o tratado de Alcáçovas, em 1479, demarcam a área castelhana — Canárias e Maghrebe mediterrâneo — da área portuguesa — os outros arquipélagos, a costa saariana e guineense e os caminhos do Sul. No Brasil repetir-se-ão as tensões, atendo-se os Portugueses aos contornos do Amazonas e do Prata, e, pela deslocação da mole continental na cartografia para nascente, a considerar como fronteiras a poente os afluentes do primeiro rio e as cordilheiras que antecedem o fabuloso mundo da prata. A cartografia torna-se um instrumento de definição de políticas em escala oceânica e continental. Mas através do Atlântico as coroas têm de proteger eficazmente as rotas vitais e deter com firmeza as escalas e os términos. A Casa de Contratación organiza a carrera de Indias de Castela em comboios — as flotas e os galeones; sistema mais eficaz do que se foi tentado a pensar. Decerto também porque foi completado pelo sistema português. Este desdobra-se em conjunto de armadas, geralmente constituídas por um ou dois galeões ou naus de forte artilharia e gente de combate, rodeadas de quatro a seis caravelas, unidades rápidas no ataque e defesa, e que podem romper cercos incómodos. Temos antes de mais a Armada do Estreito de Gilbraltar, esta com a peculiaridade de se compor de galés e caravelas — o tipo de guerra com mouros e turcos é o de mares interiores. A Armada das Ilhas vai estacionar nos Açores na época em que aqui convergem as naus de especiarias da Índia, as caravelas de ouro da Mina, as caravelas dos resgates de Guiné e Serra Leoa, os navios de açúcares de São Tomé, os navios vindos dos portos brasileiros com pau brasil e depois também açúcar, tabaco, coiros, e por outro lado as flotas e galeones ajoujados de prata do México e Peru, de pau campeche e coirama. Do lado de lá do oceano uma armada de correr a costa, desde 1516, protege plantações e engenhos, vilas-portos de carregação, nesse Brasil de que Mem de Sá dirá em 1557 que os armadores são o nervo essencial. Envia-se, mas sem frequência, uma Armada a proteger o golfo de Guiné, que corsários ingleses e franceses, depois dos castelhanos, começam a depredar. Mas as entradas e saídas dos portos portugueses estão frequentemente ameaçadas com perigo por Argelinos e Turcos, Franceses e Ingleses também; daí a necessidade da Armada de correr a costa, desde os anos de 1530. Importante para garantir a navegação segura das frotas que levam a Flandres especiarias e açúcar, côres de tinturaria e tanta cousa preciosa, retornando as obras de cobre, as barras de prata da Europa central, os lacticínios, os panos. Os Portugueses não utilizam sistemàticamente o sistema de comboios. Neste seu sistema de armadas e navegação solta ou em pequenos conjuntos assás rápidos é fundamental dispor das bases insulares, pois entre Gibraltar e os Açores correm-se os maiores perigos, concentram-se corsários e piratas de todas as proveniências, e por vezes o corso serve de capa ao contrabando, com a conivência das populações locais.

Em suma: o sistema de armadas português dá-nos bem a apropriação atlântica, tendo como placa giratória as ilhas. Do mundo mítico, a política e a estratégia, encabeçando e servindo a economia, vieram colocar os homens num mundo de acções reais cujos progressos os mapas vão registando. O Atlas tão belo de 1519, que Lopo Homem e os Reinéis executaram por encomenda de D. Manuel possìvelmente para oferecer a Francisco I, contém um mapa do Atlântico Norte e Central, das Antilhas a Marrocos, da Terra dos Côrte-Reais às ilhas Britânicas; um mapa do Atlântico Sul, do Brasil ao golfo de Guiné, enquanto um outro, dos mais ricos e fascinantes, apresenta o Índico: é uma visão do mundo a partir dos oceanos, aquela que o Atlas nos dá.

Este mundo novo modelado pelas mãos poderosas da expansão senhorial e capitalista europeia põe em contacto e estabelece redes de comunicação entre sociedades, culturas, civilizações que vão dos bandos de recolectores e caçadores aos impérios altamente organizados dos Aztecas, dos Mayas e dos Incas; a um lado, continentes de agricultura combinada com o pastoreio em que a gente, quando não lavra com a charrua, cultiva com a enxada, enquanto entre o mundo de aldeias camponeses e mercados do ouro da África Negra e a Europa urbanizada e com técnicas de cultura do solo e industrialização que garantem densidades acima de 15 habitantes por km² circulam as tribos nómadas das caravanas cameleiras e dos oásis de tamareiras. Mas do outro lado do oceano, mau grado as pesadas estruturas políticas de certas regiões, os grandes espaços são tènuemente ocupados por agricultores do milho e da mandioca que ignoram a creação de gado. Se tais encontros de parceiros tão díspares levam frequentemente a trocas desiguais, todavia tecem também umas quantas uniformizações, com o trabalho da terra e a economia animal nas ilhas até aí desertas, e depois a difusão do gado grosso e miudo pelas rotas insulares para as Américas, que submerge; da África, e na sequência de condições da Europa no seu outono medieval, a escravaria espalha-se igualmente por arquipélagos e imensas extensões continentais, afeiçoando poderosamente novas formas de sociedade; em contrapartida, das Américas vêm os preciosos reforços alimentares das maçarocas de maiz e dos tubérculos de cassave ou mandioca, recursos que facilitam o incremento do trabalho escravo.

Os arquipélagos são, nos séculos XV e XVI, os laboratórios desta imensa transformação e os seus centros difusores. Nas Canárias viviam populações de pastores de cabras e ovelhas, capazes de cultura de cevada, com técnicas de intrumentos de pedra, habitando em cavernas ou covas, quando muito casotas de pedra solta cobertas de colmo e folhagens: armas, apenas de arremesso. Andavam nus, ou tinham como vestuário peles de cabras, tangas e mantos de folhagem. Comiam carne seca ao sol, de gado miudo, papas de cereais — não sabiam panificar — bebiam leite e comiam queijos de cabra e ovelha. A conquista e a instalação de normandos e castelhanos ocupam-lhes terras, empurram-nos para as alturas ou zonas menos acessíveis, obrigam-nos à mobilidade e por isso reforçam o seu carácter pastoril. Mas durante quase todo o século XV as principais ilhas permanecem fóra da alçada cristã, do exterior

só lá vão saltear para embarcar escravos que trabalharão em Valência, na Andaluzia, no Algarve, na Madeira. A ocupação da Grã-Canária, Tenerife e Palma, como de Gomera e Ferro, nos derradeiros decénios de Quatrocentos, ora com a colaboração de portugueses ora com a sua hostilidade e auxílio aos guanchos, levam em todo o arquipélago os indígenas à situação que descrevemos. Os intrusos repartem entre si as boas terras, as mais acessíveis, iniciam a agricultura mais complexa, com o trigo, desenvolvem a pesca até aí fruste, raro empregando barcos pequenos, aproveitam, a urzela e sangue de dragão, tão pedidos pela indústria tintureira europeia, difundem a creação de porcos, instalam as indústrias da madeira e dos curtumes, introduzem o gado grosso. Geraram-se assim novas tensões, entre pastoreio e aldeias agrícolas, entre as necessidades das populações insulares e os imperativos de exportação — exportação de côres, de conchas marinhas (para moeda na Guiné), e até de cevada — a Casa da Rainha de Portugal abastece-se aqui regularmente, para os seus cavalos. Por influência da Madeira e de Motril, as plantações de canaviais e o aparecimento e laboração dos engenhos complicam os conflitos: agora também entre terras de cerealicultura e terras de açúcar, como entre o aproveitamento das florestas serranas pelas populações e o abate para cortar as pranchas de que se fazem as caixas de açúcar a exportar. A implantação de núcleos com tendência urbana — vilas e uma ou outra cidadezinha —, com o pendor a dominar os campos, suscita lutas com as gentes rurais, lutas ligadas ainda ao carreto de bens de auto-consumo como de produtos exportáveis; e a urbanização põe em conflito as camadas pobres, que precisam dos porcos, sempre em multiplicação devastadora, e as camadas afazendadas, que têm de crear desimpedido esse espaço citadino. Ainda oposição entre os bens de consumo que há que reter para sustentar quem vive nas ilhas e os requisitos dos navios e armadas que escalam os portos canários. Feixes de conflitos que os representantes do poder central ou capitães e os cabildos arbitram mal: porque resolvem quase sempre contra os guanchos (acusados de ladrões, traiçoeiros, fugidios) a favor dos colonos, como contra os pequenos do mundo rural, em favor dos senhores de fazendas e engenhos; e nos contrastes entre grossos interesses locais e grossos interesses de exportação as autoridades escamoteiam as decisões, tomam sucessivamente medidas contraditórias, para não ferirem nenhum dos lados.

Na Madeira e Açores a inexistência de populações anteriormente à colonização evitou os problemas graves de sociedades duais que vimos terem surgido nas Canárias. Uma das razões que explica o desenvolvimento muito mais rápido, sobretudo na Madeira. A instalação de colonos europeus, embora recorrendo a mão-de-obra escrava por vezes, tornou desde o início complexas estas economias; deram-se todavia algumas divisões de funções e possibilidade de aproveitamento consoante as ilhas. Aliás, nas Canárias também se contrapõe o grupo setentrional, de actividades e recursos mais limitados, e as grandes ilhas de economia e sociedade em andares (diria Braudel), combinando actividades diferentes: na Grã-Canária principalmente o açúcar (com 24 engenhos e uma produção de 120 000 a 140 000 arrobas) e o vinho, enquanto

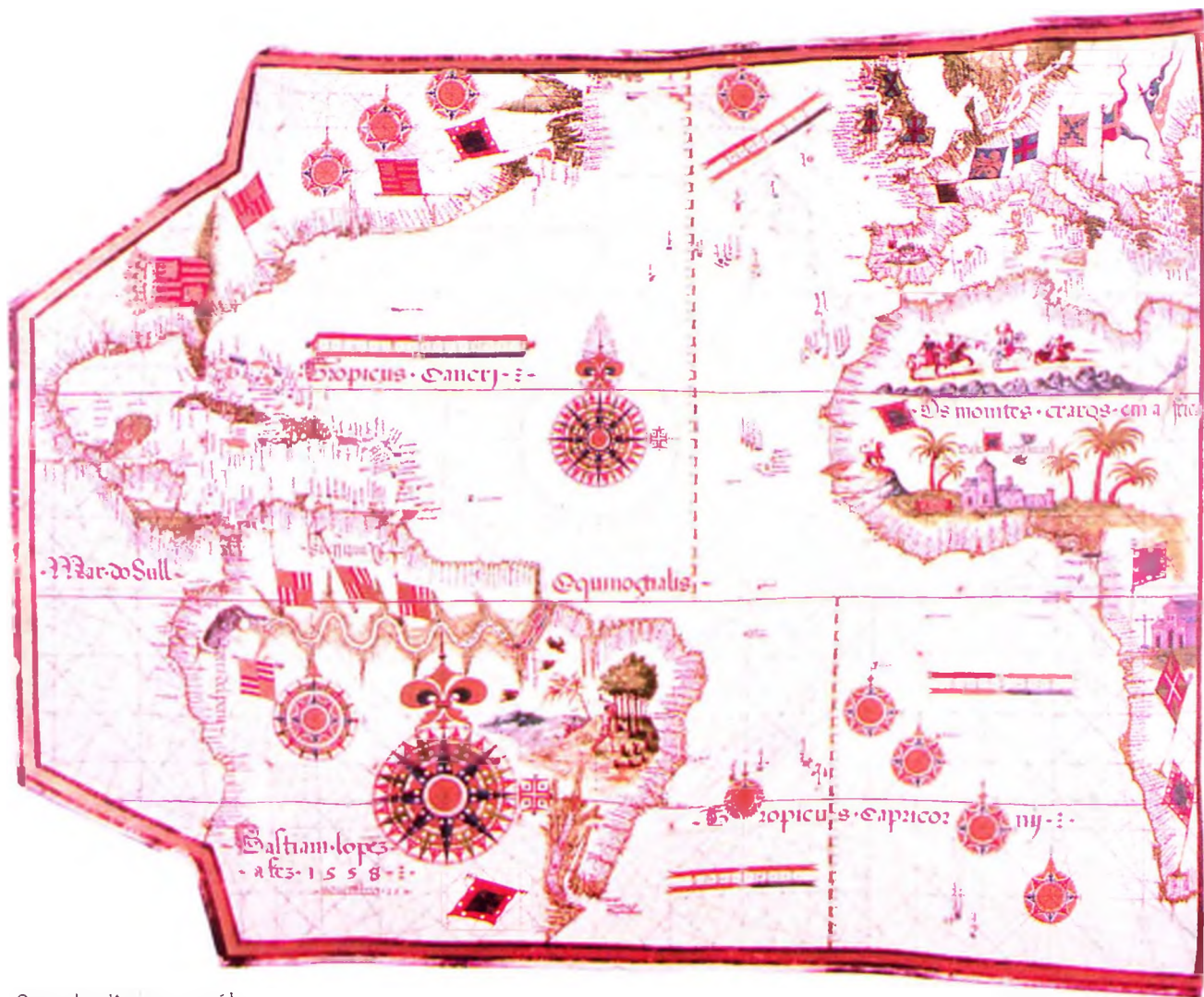
Tenerife serve de celeiro das ilhas, com colheitas de trigo da ordem de 25 000 fanegas e mais (entre 1 500 e 2 000 moios) e de cevada acima de 36 000 fanegas (2 500 a 3 000 moios). Procura-se, no arquipélago castelhano, dividir áreas para o gado, áreas para os pães e áreas para os canaviais, além da vinha. Nas ilhas portuguesas, umas permanecem quase desocupadas, e nelas lançam-se gados que crescem à solta e se vão apanhar quando necessário; nas de colonização, agricultura, indústria, comércio combinam-se. O mesmo modelo, em grande escala evidentemente, afeiçoará as Américas: regiões de pastoreio de gado ou gado lançado, regiões agrícolas e regiões mineiras. O relativo contraste entre a Grã-Canária e Tenerife reproduz o que distingue a Madeira do açúcar e do vinho, das obras de carpintaria e marcenaria, de São Miguel e outras ilhas açoreanas, com base no trigo e no pastel, depois também no vinho, e das que são de creação de gado. Se a Madeira, passada a curta fase inicial de produção de trigo destinado sobretudo à Terra dos Negros, se torna o grande centro açucareiro da economia oceânica, embora as Canárias, a partir de 1507 tendam a igualá-lo, os Açores, menos povoados e com menos problemas do que as ilhas castelhanas, ultrapassam-nas largamente na produção de trigo — 5 000 moios, depois 15 000, ou seja o sustento de 75 000 a 200 000 bocas; nos anos 80 ultrapassam-se os 20 000 moios, e ao abrir o século XVIII os 40 000.

Destas acomodações diferentes dos espaços insulares vão resultar relações regulares entre as ilhas dos vários arquipélagos e com Marrocos e a Guiné, a Andaluzia, o Algarve e o Portugal atlântico, e mais além, segundo as linhas de médio raio e as rotas oceânicas de longo curso. Não se concebam essas relações, como têm sido concebidas, com sentidos únicos no movimento dos bens. Na realidade, os fluxos são determinados pelos níveis de preços, situações conjunturais — crises de escassez e carestia, ou acumulação de excedentes invendidos —, e variam assim de sentido. Mas alguns traços vão ficando vincados. Conhecemos a difusão do açúcar madeirense para o mar do Norte como para o Levante; o açúcar das Canárias regularmente para Flandres, para a Andaluzia, e penetra no Mediterrâneo — com destino a Génova, evidentemente. O incremento do açúcar e do vinho da Madeira levam, talvez desde finais de Quatrocentos, decerto no século XVI, a receber os grãos açoreanos, e em São Miguel e Terceira carregam-se caravelas de trigo para os Lugares de Além — o poder central tem organizado este tráfico, que movimenta de 500 a 2 000 moios; por outro lado, o trigo açoreano é descarregado continuamente em Lisboa. Comércio complicado, porque, como se explica numa petição dos Madeirenses de 1563, «a mor parte dos que nas ditas Ilhas do Açores têm pão para vender são juizes e vereadores e da governança da terra, os quais fazem cerrar as portas das ditas Ilhas por suas posturas cada vez que querem». As Canárias não se limitam a fornecer de cevada a casa da Rainha portuguesa. Navios com trigo carregam em Tenerife para a Madeira, outros levam centeio, além da cevada, para Lisboa, fornecem presídios marroquinos como Santa Cruz do cabo de Guer. As autoridades relacionam a saca de cereais de Tenerife essencialmente com a presença de barcos e mercadores por-

tugueses. Atenda-se a que muitas terras, sobretudo do sequeiro, estão dadas a portugueses, que as trabalham bem.

Os cereais, por um lado, o açúcar e as côres de tinturaria, por outro, mostram-nos a organização de dois espaços económicos, o segundo círculo de raio maior que o primeiro, pondo em causa dois níveis: o da vida material, no sentido braudeliano, quanto aos primeiros, o das regiões de capitalismo industrial e agricultura modernizada, quando aos outros. Mas só mais tarde as ilhas participarão com a sua contribuição produtiva própria nas longínquas ligações oceânicas, embora fôssem estas que entretecessem a sua trama e em parte indirectamente as desenvolvessem. Aqueles tráficos alteram-se momentâneamente com a evolução conjuntural: assim a escassez e carestia em França em 1639 obriga os navios franceses a ir carregar trigo aos Açores, como vão holandeses ao mesmo mercado embarcar com destino às Canárias. Os términos das rotas podem mudar; o declínio de Antuérpia desvia para Amsterdam e Hamburgo, por exemplo nos anos de 1670 a 1700, o transporte por navios holandeses, zelandeses e flamengos, de pipas de vinho e caixas de açúcar carregadas no Faial. Em 1686, o cônsul francês (em documento revelado por Julião Soares Azevedo), traça a teia das relações dos Açores: de Inglaterra vêm lanifícios, e os barcos britânicos trazem da Terra Nova e Canadá bacalhau e madeiras, da Holanda afluem sarjas, cambraias e aduelas, da França atlântica ferro, papel, chapéus, arroz, azeite, de Lisboa azeite, sal, tapetes, panos, chapéus; de retorno seguem trigos para Lisboa, Madeira, Canárias, Cádiz, açúcares e tabacos (brasileiros) para La Rochelle, Marselha, Holanda, que recebe ainda vinhos; com destino ao Brasil, onde se compram o açúcar e tabaco de reexportação, seguem vinhos e aguardentes, farinhas, panos.

São aliás os vinhos que nos séculos XVII e XVIII inserem principalmente estes três arquipélagos nas rotas de longo curso. O vinho é uma bebida que mede a modernização e a subida do nível de vida: só na segunda metade de Quatrocentos e em Quinhentos o seu consumo se alarga dos círculos de côrte, mercadores e gente honrada, a camadas mais vastas, e em Seiscentos é que se formam as regiões de vinhos especializadas, com excepção de casos precoces como Creta ou a Madeira. Desde 1635, se não antes, as armadas para o Brasil passam pela Madeira a carregar as pipas; daí e do Faial os navios franceses levam-nos massivamente para as ilhas da América; para Boston e portos da Nova Inglaterra os ingleses de finais do século XVII e durante todo o XVIII transportam carregamentos inteiros de vinho da Madeira e Açores. Por tudo isso, em 1716 calcula-se a exportação do Faial e Pico em 25 000 pipas. Mas os portugueses também carregam nas Canárias vinhos quer para Angola quer para o Brasil: e neste caso do vinho lembremos que os portugueses ocupam forte posição na viticultura de Tenerife e Palma — dominam, na primeira ilha, a vila de Icode dos Vinhos, uma das principais.

Os destinos das Canárias e dos Açores foram marcados pela sua posição nas grandes rotas atlânticas: as Canárias à ida para os rios de Guiné, serra Leoa e golfo da

O mundo atlântico construído
10.5.1. **Mapa de Sebastião Lopes, 1558**
(British Museum)

10.5.2. **Mapa de Luís Teixeira, cerca de 1600**
(Biblioteca Nazionale, Firenze)

Mina, como na rota do Cabo que abre todo o fabuloso Oriente e nas rotas cuja importância ascenderá desde meados do século XVI, do Brasil e do Prata; e ainda no caminho de destino para as Antilhas e terra firme americana. Os Açores, no regresso de todas essas rotas, quando navios soltos ou frotas vêm ajoujados de pau-brasil, açúcar, tabaco, coiros, prata, côres de tinturaria, e mesmo ouro. A Madeira situa-se no centro desde sistema de duplo sentido, e por isso de certo modo comanda todo este espaço, porque vive sobretudo da riquíssima produção própria. Tal traçado dos fluxos conduz ao resultado, que suporíamos paradoxal, de arquipélagos com fraquíssima circulação monetária, porque os *reales* vão para a Ásia das especiarias e os metais preciosos vêm para Sevilha ou Lisboa. Como mostrou Gentil da Silva, a permuta desempenha papel preponderantíssimo nas economias canária e açoreana; com a inevitável utilização corrente de instrumentos prémonetários, tal é o caso do açúcar nas ilhas castelhanas. Ilhas estas onde todavia a presença portuguesa é muito forte, chegando-se a temer a inundação de ceitis de cunho português (e a influência de Ceuta?).

Se as espécies sonantes raro circulam, numerosos pagamentos, em especial com Lisboa, Sevilha e outras praças, fazem-se por letras de câmbio. Não admira: porque o poder central e os donatários têm receitas fiscais ou rendas a receber, têm de assegurar os meios aos quadros de administração, e o decisivo comércio de exportação-importação, com base em actividades agrícolas e industriais mercantilizadas, combina-se com aqueles fluxos para tornar possíveis as transferências por papel de crédito. Refira-se apenas que a feitoria portuguesa de Andaluzia trata todos os fornecimentos às armadas e às praças de África por letras de câmbio sobre Sevilha ou Málaga ou Medina. Mas logo no começo de Quinhentos António Borges vai, com ordem régia, aos Açores comprar trigo e cevada, levando mais de um conto em dinheiro e letras. Em 1546 vêm dos Açores 100 moios de cevada para a Casa da Rainha, que são pagos por letras sacadas sobre a feitoria das ilhas. Uma venda de foro na ilha Graciosa é paga por letra de câmbio, passada lá por Simão de Freitas a um mercador de Lisboa. Entre o Funchal, Machico e Lisboa, com os contratos dos Affaittati, Catanhos, florentinos e outros, os acertos fazem-se por letras de câmbio.

É que as sociedades insulares se tornaram extremamente complexas, porque sem deixarem de ter como referencial as ordens ou estados, se compõem de tipos sociais que combinam o estado e condição com actividades de outras camadas ou grupos. Não só aliás nas ilhas, no Ultramar e na Península; é estruturação comum a muitos países europeus e a várias formas de construção dos mundos oceânicos e continentais. Por exemplo nos anos 20 do século XVI as tentativas de Verrazano para encontrar primeiro a passagem do Noroeste, e depois o estreito na costa das Carolinas foram, sob a égide do rei de França, financiadas por uma sociedade extremamente poderosa. O próprio navegador é parente dos banqueiros Rucellai; Tomassino Guadagni, riquíssimo banqueiro, encabeça a companhia, que conta com os seus sócios Nasi, Roberto Albizzi, Giuliano Buonacorsi, António Gondi, florentinos de Rouen

que são intermediários junto do armador Jean Ango (de Dieppe), e de outra banda o recebedor dos direitos das sedas de Lyon e seu irmão (aliás cunhados do capitalista Guadagni), o principal do Colégio dos Lombardos de Paris, e Antoine de Martigny; os meios de negócios de Lyon acompanham tudo com particular interesse. São sociedades nobiliárquico-capitalistas que conquistam as Canárias, com Alonso de Lugo e outros. Empreendimento em que entra o duque de Medina Sidónia, chegando a fornecer-lhe 800 homens. Ora em compensação Don Juan de Guzmán recebe do Adelantado o «reino» de Abona, no nordeste de Tenerife; mas como não correspondia ao que desejava acordou com o genovês Mateo Viña, que lhe passou a pagar mil arrobas de açúcar por ano, o «reino» de Dabte, e a outros comprou terras em Orotava — das melhores —, instalando um feitor para administrar tudo o que possuía na ilha. O Adelantado Alonso de Lugo pratica uma política de repartição das melhores terras por familiares e apaniguados, lança-se na exploração mercantilizada, como senhor de engenho, conduz os negócios em associação com mercadores genoveses e flamengos.

Não nos parece ter razão Cláudio Sánchez-Albornoz, nem outros historiadores espanhóis, ao negarem o caráter mercantil da expansão castelhana e a mentalidade mercantil dos que a realizaram, como até a imbricação da nobreza com a mercancia. Para Albornoz, uma Castela aburguesada nunca teria enveredado pelo empreendimento americano, não teriam nascido os Conquistadores de um povo que tivesse conhecido o desenvolvimento económico. Ao descobrir e conquistar o Novo Mundo, a Espanha viveria uma Idade Média atrasada no meio do surto da modernidade, apegada ao medievalismo agrário, religioso e guerreiro. Por isso Castela ficou na dependência das regiões industrializadas — a Flandres e o Norte de Itália. O que mostrámos conduz-nos a uma interpretação oposta.

No mundo que os Portugueses vão creando nestes séculos o vector social dinâmico é o cavaleiro-mercador. É um cavaleiro da casa Real, António Borges, que vai aos Açores comprar trigo, e trata com recebedores do dinheiro e outros as letras de câmbio passadas por Carlo Catanho. As etapes produtivas e depois a comercialização, a solvência de sucessivas rendas e direitos do Estado, dos capitães e de particulares, movimentam conjuntos numerosos de plantadores, donos de engenhos, pessoal da administração pública, intermediários, contratadores, em que descortinamos a actuação de famílias cujos membros, associados, ocupam postos ou exercem actividades que se completam. A apropriação pelo rei do quarto, posteriormente do quinto da produção açucareira permite a formação de fortes volumes de oferta numa só mão, o que dá oportunidades aos grandes capitalistas ou grupos capitalistas, como os Affaittati, ou Jorge Lopes Bixorda, ou os Catanhos, de operações de grande vulto, desenrolando-se ao longo de um a vários anos, em que se movimentam somas astronómicas. Assim, há contratos com pagamento na assinatura de 10 000 cruzados, e no final de outros 10 000. Estão em causa partidas de 25 000 e 30 000 arrobas. Conte-se com a redizima do capitão, com os dízimos aduaneiros; e ainda com a

receita global das alfândegas. Explica-se assim que na Madeira os grupos ou capitalistas poderosos tenham os seus feitores ou lá mesmo estejam estabelecidos, controlando então desde a agricultura da cana à laboração dos engenhos, com a refinação, ou ficando-se pelos mascabados e açúcares de escumas e rescumas. Na realidade, almoxarifes, recebedores, escrivães, tesoureiros, pesadores, guardas e outros interpenetram-se com os rendeiros de direitos alfandegários ou dos quartos ou de outras fontes de receita, e até mesmo com adjudicadores de despesas regulares. Não esqueçamos antes de mais a família Esmeraldo, a que possìvelmente Duarte Pacheco dedicou o seu *De Situ Orbis*, e que marcou a toponímia, ocupou a terra, manteve levadas e engenhos, ergueu e habitou solares. Os Livros de Contas da Ilha da Madeira, de 1507 a 1537, recentemente publicados pelo saudoso Jasmins Pereira e por Pereira da Costa, desvendam-nos esse mundo restrito certo, mas complicado, teia de múltiplas relações. Por exemplo, os genoveses Catanho: Francisco, estante em Lisboa, em quem Rui Leme trespassa o arrendamento da alfândega; Rafael, outra das pontas do negócio; Quirio, que é recebedor dessa alfândega do Funchal. Citemos o mercador João Lombardo, morador na ilha, ligado ao grupo parisiense; Leonardo Nardy, que tem como procurador Feducho, também procurador de João Vaz de Almada. Os Affaittati contam no lugar com Mafeu Rogery, que também se ocupa dos negócios do tratador das moradias do duque de Coimbra. E Francisco Carducho arrendou as ilhas em 1502, 1503, 1504; tem lá como seu agente Benoço Amadori. Acrescentemos os Salvago, os Sernigi florentinos (Jerónimo fará carreira na India), também com Benoço como agente; os Espindola. Pelas várias regiões da ilha estão activos os contratadores do encaixotamento dos açúcares, e os que tratam dos carretos. Nos grandes contratos começa-se por estimar a produção ainda com os canaviais por cortar, e entra-se logo com metade do dinheiro do contrato; depois procede-se a sucessivos ajustamentos consoante as sucessivas fases da produção, até a liquidação final; mas o acerto de contas pode prolongar-se por anos. Em todo este processo entram em jôgo adiantamentos, cauções, fornecimentos compensatórios de outras mercadorias, pagamentos em moeda sonante — bons cruzados ou portugueses de lei —, e sobretudo as letras de câmbio e os recâmbios, de feira em feira, de praça em praça — entre Lisboa, Medina, Antuérpia, Lyon. Jogos do tráfico do açúcar com o tráfico da prata ou o comércio do trigo; jogos entre rotas como a de Flandres ou a de Veneza e a do Cabo de Boa Esperança ou os movimentos de flotas e galeones entre Sevilha e o Novo Mundo. E como parceiros, o rei, os nobres, os cavaleiros e escudeiros, os mercadores e banqueiros, o pessoal de feitorias e almoxarifados, numa indiscriminação cheia de promissoras ambiguidades.

Sociedades burguesas? Sociedades senhoriais ou nobiliárquicas? Nem uma nem outra cousa. Sem dúvida podemos falar de nobres, cavaleiros, mercadores, artífices, tantos mais. Mas os nobres, nas capitanias ou fóra delas, entregam-se à mercancia, como os cavaleiros; os mercadores, almoxarifes, recebedores são titulados escudeiros, cavaleiros, quando não nobres; os artífices — vejam-se os de Guima-

rães — entregam-se ao comércio com a Madeira e as Canárias. Não há uma burguesia «administrativa»: há pessoal ligado a funções administrativas que está imbricado nos arrendamentos e contratos, pertence a famílias de mercadores e rendeiros. Do mesmo modo no armamento naval. Agricultura e pecuária produzindo para o mercado, indústrias com base nos produtos da terra e do gado, uma multiplicação por cinco ou dez vezes das actividades de produção e circulação, a disposição de meios de pagamento que dos milhares saltam para os milhões e apesar disso se revelam insuficientes e um travão que contribuirá para o afrouxamento do ocaso de Quinhentos e sobretudo dos anos de 1620-1630; eis feixes, por vezes desencontrados, desta transformação profunda e ampla que leva a população da Europa de 60 milhões em 1450 a 95 em 1600 e permite que a meio do século XVI quatro cidades ultrapassem 100 000 habitantes, sendo doze em 1600; na primeira data umas dez situam-se entre 50 000 e 100 000, entre 20 a 30 ultrapassam 20 000. Nas ilhas a estrutural articulação campo-aglomerado, produção interna-actividade portuária geram vilas mais do que cidades, de 200 a 500 fogos em geral. É o caso, em Tenerife, de Orotava, Icode dos Vinhos, do porto de Garachico. Mas nas Canárias La Laguna andará, por 1580, ao redor de 2 000 fogos, Santa Ana, na Grã-Canária, vai além de 3 000, e São Miguel de Santa Cruz, na Palma, também excede La Laguna. São as escalas principais — núcleos urbanos de 8 000 a 12 000 habitantes. O Funchal está dentro desses limites, Ponta Delgada anda por 6 000, Vila Franca do Campo acima de 2 000 habitantes, a Ribeira Grande uns 3 500. Não são sociedades de economia pròpriamente colonial, pois não assentam na monocultura, num produto dominante, e não estão sujeitas a restrições comerciais com o estrangeiro. Caldeiam antes afluxos de gentes, capitais, técnicas e interesses de variadas proveniências, como o pastel trazido pelos flamengos, o impulso dado nas Canárias por genoveses, portugueses e flamengos. São centros de irradiação, encruzilhadas, participam em vários níveis e âmbitos de organização dos espaços.

Partimos da geografia mítica e utópica das ilhas de Perdição e Salvação. Chegámos, através do mundo insular real, à política, à estratégia e à economia como maneiras de pensar os homens e suas condutas autónomas em relação a valores transcendentes. Mas esta afirmação faz-se num clima que absorve a transcendência, e vai até fazer reflorescer os mitos, em relação com os bloqueios da evolução económico-social e político-guerreira a que se tem chamado, talvez sem propriedade, reacção senhorial. A cavalaria andante cede perante a utopia bucólica. No entanto, a mercadoria, que fôra o decisivo agente da invenção da humanidade como género humano e específica condição humana, vê-se depreciada em Sancho Pança. Uma longa recessão, múltiplas longas recessões, estruturam sociedades nobiliárquico-eclesiásticas rígidas.

Mas há uma economia mundial, com a teia de rotas a circundar todo o globo. E se o império português muda, os alicerces estruturais vão manter-se. Como disse Fernando Oliveira a meio de Quinhentos: «E porquanto os navios são necessários

pera a arte da navegação, e a navegação pera a gente desta terra de Portugal, cujas vivendas em muita parte pendem do mar; não sòmente as do povo, mas também as do estado real, que pelo mar tem muitas ilhas e terras e conquistas: as quaes se não podem conquistar, nem governar sem navegação». O espaço português escora-se agora nas ilhas reais em que, povoadas, os homens já encontram os rostos humanos de todas as figuras.

CAPÍTULO VII

# Sociedades e civilizações da Ásia

## Perspectiva do caravaneiro e perspectiva do navegador

Na esteira de Pompónio Mela e Plínio, toda a geografia cristã medieval dividia o mundo em três partes, separadas a Europa e a África pelo Mediterrâneo, a Europa e a Ásia por dois sistemas fluviais perpendiculares ao extremo levantino desse mar: o rio Nilo, nascido nos montes da Lua, e o rio Tanaïs (conjunto do Don e Volga), considerado como nascendo nos montes Rifeus (Urais). Tal é ainda a concepção do *Esmeraldo* em 1505-1508 (cap. 3 do liv. I), e o Dr. Martim Lopes, que por essa extrema euro-asiática andou em fins de Quatrocentos, é também essa que adopta; Duarte Pacheco acrescentava já, porém, a quarta parte do mundo, até aí incógnita.

Formado no terciário pela surgência das grandes cadeias montanhosas caucásico-himalaianas que, ocupando o lugar do antigo mar Tethys, vêm unir os socos sino-siberiano e indiano, o continente asiático permaneceu muito tempo ainda cortado da Europa pela imensa calote glaciária escandinava que descia até Kiev e até o Volga inferior e pela massa de águas que abrangia os actuais lago Balkhach e mares de Aral e Cáspio, banhando o sopé dos Urais. Para sul deste vasto mar outra calote glaciária cobria o Cáucaso, a Arménia, o Elburz e o Hindo-Kuch, e uma espécie de Mancha dividia a Arábia, ainda unida à África, do planalto iraniano, enquanto a Anatólia formava um todo com os Bálcãs. Nesta barreira esbarram as culturas europeias de lascas e bifaces e só no Pleistoceno superior os Neanderthalianos, portadores das técnicas mousterienses de pontas e raspadores, se aproximam do Ural e contornam meridionalmente o grande mar cáspio-balkhachiano em vias de regressão e de divisão nos três mares actuais. Assim, no Extremo Oriente sino-insulíndio (Bornéu, Java e Samatra estiveram ligadas à península de Malaca e, pelas Filipinas e Formosa, à China e Japão), o pitecântropo e o sinântropo desenvolvem uma outra cultura original, sem relações com aquelas, tendo por base o uso do fogo, a lança

de pau, o cutelo e o trinchante talhados num seixo ou numa lasca (*chopper*), a prática do canibalismo (ou, pelo menos, a caça aos crânios). É a esta cultura que pertence também a Índia, mas aqui encontramos a seu lado a cultura dos núcleos bifaces abevillo-acheulenses (embora talvez de evolução local). A Ásia e a Europa entram em contacto no Pleistoceno final (de há 150 milénios para cá), isto é, durante a glaciação de Würm, na Europa, e a quarta e quinta glaciações himalaianas e respectivo inter-glaciar, na Ásia. De oeste, o Aurignaco-solutrense e o Solutreo-magdalenense avançam até Tomsk, no Obi, ao passo que os acampamentos de caçadores de Leste vêm até os Urais. Na China setentrional e principalmente na Sibéria baikaliana e das margens dos rios Ienissei, Lena, Irtych e Obi elabora-se então uma cultura do Paleolítico superior, com estatuetas femininas mongolóides e pinturas rupestres representando o boi e o cavalo; a economia assenta na caça aos grandes animais como o mamute e o rinoceronte e às grandes manadas de renas, mas também na pesca, na indústria dos micrólitos para as tarefas caseiras, no trabalho de osso — notável —, ao mesmo tempo que se fabricam machados maciços de grandes gumes. Entretanto, a tundra de musgos e líquenes recuava para Norte e por toda a Sibéria estendia-se o lençol da taiga (floresta de coníferas), onde tal cultura paleolítica superior vai persistir em boa parte, com as transformações do Mesolítico — é essa a que o Dr. Martim Lopes descreve na sua carta de 1500, quando conta que, seguindo contra o norte, em muitos dias chegou a grandíssimos arvoredos, os quais, ao invés do que afirmam Ptolomeu e outros cosmógrafos, não são desertos, embora só com escassas gentes, quase selvagens, vivendo de caças e pescados, sem conhecerem nenhuma das grandes religiões; daí vêm para a Europa as preciosas peles. Sobrevivências paleolíticas de igual modo no Sul, com os Semang, Sakai e Senoï da península de Malaca, com os Veddas de Ceilão, os Kubu de Samatra e, em parte, os Andamaneses. Não puras, é evidente: houve integração de alguns elementos culturais posteriores (por exemplo, a cerâmica nas ilhas Andamanes), em certos casos transformações seguidas de regressões. O fim das glaciações, há uns doze ou dez milénios, traz consigo decisivas modificações geográficas e conquistas culturais e no povoamento. A Leste, forma-se a Insulíndia, pelo desmembramento, do continente, das terras que vão de Samatra ao Japão. A Oeste, se a Arábia já estava cortada do Egipto pelo afundimento eritrense, a Anatólia separava-se agora dos Bálcãs, formando-se o mar Egeu, e, o que é mais importante que tudo, os gelos recuam para o Árctico, muitos paúis secam e a extensão coberta pelas águas dos três mares interiores reduz-se, de modo que, bordando-os setentrionalmente, desenrola-se interminável a estepe desde os Cárpatos ao rio Amur, a norte dela a estepe com florestas, e mais a norte ainda a taiga. Assim se constitui a Euro-ásia. Os homens do Mesolítico vão pouco a pouco ocupando as terras que o recuo dos gelos e a redução dos mares lhes deixam, progredindo, por um lado, do baixo Dniestre, Dniepre e Donetz para latitudes superiores, e, por outro lado, a partir da região dos Urais, mongolóides portadores de uma cultura siberiana penetram para ocidente, até à Carélia e

ao Báltico. Caíra definitivamente a barreira que separava a Europa da Ásia, e nos confins, agora povoados, entrecruzam-se as civilizações vindas nos vários sentidos. Nunca se encarecerá demais o alcance de tal modificação. No «crescente fértil» mesopotâmio-palestino-egípcio e nos contrafortes do planalto do Irão elaboram-se desde começos do V milénio a. C. novas condições de vida que vão mudar os rumos da humanidade. Aparece a produção de alimentos, com a agricultura e a criação de gado, à cestaria sucede a louça de barro, constrói-se a casa de pau a pique e terra batida, criam-se as técnicas de regadio, inventa-se o calendário, depois a escrita, e em finais do IV milénio a metalurgia do cobre, levando as últimas invenções à passagem da aldeia à cidade e à génese das cidades-estados. Deste intensíssimo foco asiático-africano (repare-se como a divisão em continentes nada significa para as civilizações), os camponeses praticando a cultura de derruba e queimada, levando consigo os animais domesticados, e as técnicas da olaria e construção, vão espraiar-se lentamente, infiltrar-se entre as velhas sociedades, modificando muitas delas. A nova economia, que cerca de 3500 a. C. penetrara na Europa e cerca de 3000 a. C. alcançara só o Danúbio, mas que em 1700 a. C. já cobre a maior parte desse continente e todo o Norte de África, no IV milénio a. C. penetra, do Irão, na região aralo-caspiana, instala-se na bacia do Indo e na China do *loess* (Huang-Ho e Yang-Tsé-Kiang). Na Indochina e Insulíndia o Neolítico não antecede 2000 a. C., embora se conhecesse o polir da pedra desde uns mil anos atrás; no Dekkan (Índia) ocupa o II e I milénios, ao passo que no Japão é talvez mais precoce do que se supunha, datando possivelmente de cerca de 3000 a. C.; na Ásia Central abrange o III e II milénios. Na realidade, as novas técnicas da pedra polida e da cerâmica difundem-se muito mais ràpidamente que os novos modos de vida e por uma área muito maior do que estes, pois aquele *processus* desenrola-se no IV e III milénios e o último levará ainda dois milénios mais, sendo fortemente acicatado pela difusão da metalurgia do bronze no II milénio e da metalurgia do ferro no I. Na imensidão da taiga, do Pacífico ao Báltico, de ténue povoamento, o modo de vida fundamental permanece a caça na floresta, que o arco e o propulsor vieram tornar mais eficiente, e a pesca nos rios, riachos e lagos, que tanto se desenvolveu no Mesolítico e Neolítico graças ao arpão e, depois de 2500 a. C., ao anzol de gancho. Da Finlândia aos Ainus uma mesma base para a mitologia: o alce, representando o sol, feminino, elemento protector e creador, o urso, ligado ao céu e à montanha, factor de destruição. Depois de 3500 a. C., o Neolítico traz a cerâmica e o polir da pedra, o trabalho do jade, uma arte animalista (sem representação humana). É na região do lago Baikal e altos Angara e Ienissei que se operam fundamentalmente tais progressos, servindo de placa rotativa entre as estepes ocidentais, a taiga setentrional e, através das estepes mongólicas, as planícies amarelas. Da Coreia à península de Kamtchatka e, talvez, para o sul, até a Indochina o litoral é ocupado por uma cultura de certa uniformidade, assente na apanha de moluscos e na pesca, e caracterizada pela decoração curvilínea e em faixas. A sul da taiga, nas estepes dos Cárpatos à Mandchúria e nos

rebordos montanhosos que as limitam ou atravessam, instalam-se, nestes, aldeias de camponeses cerealicultores que também criam gado, formam-se naquelas as tribos de pastores que andam de pastagem em pastagem e por vezes praticam acessoriamente uma agricultura deambulante. A formação da economia e sociedades pastoris é posterior à da economia agrícola e sociedades aldeãs. Se encontramos criadores de gado ao norte de Moscovo, como nos campos do Dniepre e Dniestre, desde os primórdios do III milénio, são já grupos que fabricam louça e aí, como ao norte do mar de Azov e nos campos do Donetz, Don e Volga mais tarde no mesmo milénio, dispõem da metalurgia do cobre; o mesmo cabe dizer da cultura pastoril de Afanas'evo, a mais antiga do Leste da Ásia Central (alto Obi), baseada na criação de bois, ovelhas, cabras e cavalos (o cavalo selvagem encontra-se na Dzungária, ao sul do Altai), mas que não ignora o cultivo do solo e está já no Calcolítico. O cavalo e o carro de duas rodas aparecem nas estepes do Donetz ao Ural cerca de 2000 a. C. A terceira fase será a da introdução do bronze e finalmente, no I milénio, a do ferro; ficam então constituídas essas tribos de cavaleiros nómadas das estepes euro-asiáticas que vivem da criação de gado, alimentando-se de carne e leite, e se impõem aos sedentários meridionais pela sua mobilidade, pelo seu armamento de bronze e ferro, pelo seu treino militar — manejo do arco a cavalo —, e cuja cultura se caracteriza pela arte decorativa animalista. Graças a esses nómadas, embora temidos, traça-se a teia das pistas de caravanas transcontinentais, do rio Amarelo ao mar Negro, com escala pelos oásis de agricultores e pelas cidades caravaneiras no sopé das serras ou nas passagens montanhosas. A civilização pastoril das estepes supõe a civilização agrícola da Ásia das Monções e as infiltrações setentrionais de camponeses metalurgistas e outros artífices. Euro-Ásia dos caçadores e pescadores da taiga, nas altas latitudes; Euro-Ásia, ainda, dos pastores nómadas das estepes e desertos e das cidades caravaneiras, nas latitudes medianas, com seus desmedidos mas efémeros impérios. Para o sul das grandes cordilheiras são as civilizações agrícolas sedentárias, de povoamento denso, os estados organizados mesmo se tanta vez à mercê do imperialismo dos cavaleiros setentrionais. Mas nestas baixas latitudes a complexidade é bem maior, a variedade de aspectos e atitudes igualmente. Que a economia e sociedade camponesa, com a sua modelação de paisagens graças à passagem à produção vegetal e animal acrescentando-se à velha produção de instrumentos, tenha surgido nessa área irano-mesopotâmio-egípcia, não há hoje que duvidar: desde a forma fruste com o pau de escavar até às formas superiores com irrigação e arado; sem excluir que a primeira tivesse podido ser re-inventada noutros pontos do globo e que no espraiar daquela conquista cultural se produzissem adaptações e nela se viessem enxertar outros progressos algures realizados. É, porém, a partir daquele foco que vai ser modificada a Ásia das Monções. Pela periferia norte do planalto iraniano a agricultura e a criação de gado penetram na região aralo-caspiana, ao passo que, progredindo também mais meridionalmente, se instalam no Beluchistão e no Sinde, no decurso do IV milénio a. C.; no norte desta região, grupos de pastores com cerâ-

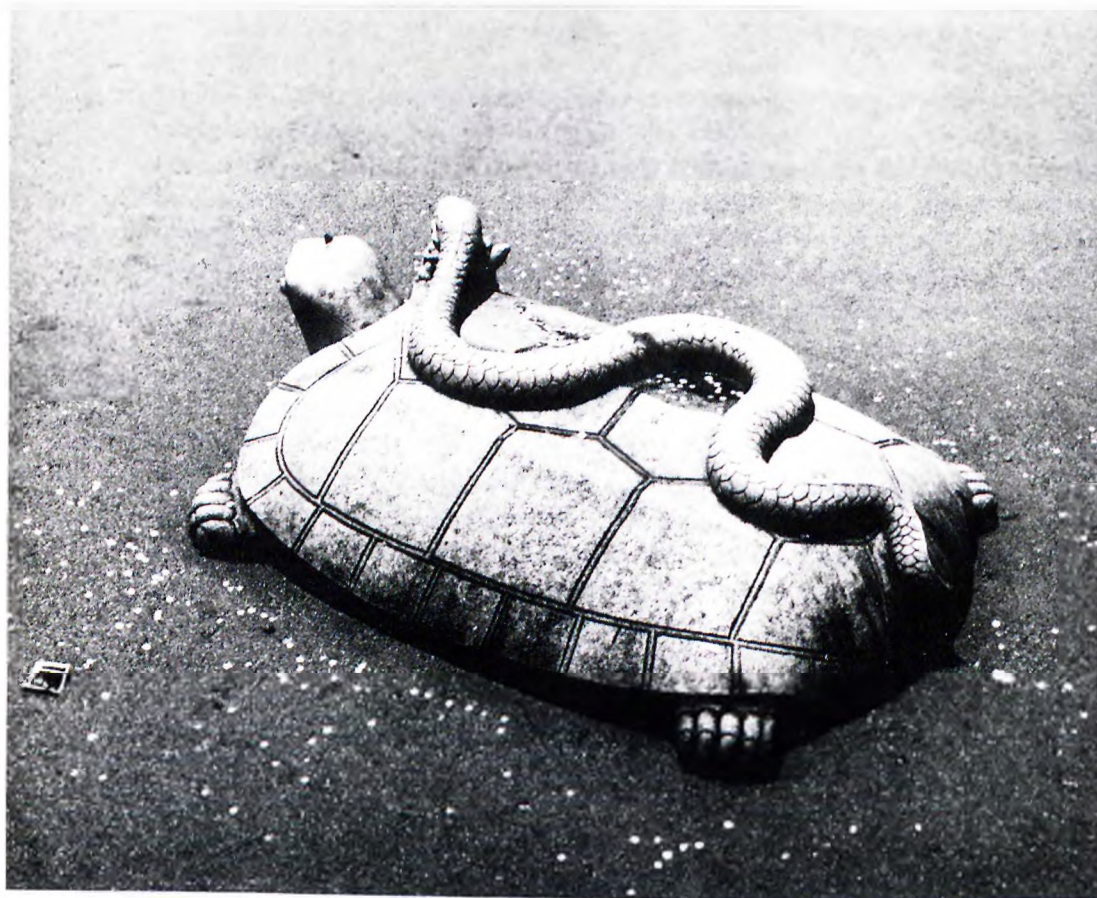
O mundo das caravanas
«Fuga para o Egipto»
11.1. **Iluminura do *Livro de Horas* de D. Manuel**
Comparar com a Carta do Índico do Atlas Lopo Homem - Reineis

mica vermelha, adorando o touro e o *phallus* (desse culto sairá o deus Xiva?), ao sul comunidades de agricultores que utilizam uma louça clara e têm o culto da deusa--mãe. Do Beluchistão e da bacia do Indo, por seu turno, a civilização agrícola espalha--se pouco a pouco por todo o Hindustão, em finais do IV milénio e nos primeiros séculos do seguinte. Mas nesta «Índia húmida» vem juntar-se a cultura do trigo, cevada e linho oriundas do Próximo Oriente, a cultura do arroz e de tubérculos como o inhame. Ao mesmo tempo, pela civilização aralo-caspiana e pelas vias das estepes, as novas técnicas e modos de vida infiltram-se setentrionalmente até às longínquas planícies amarelas do Huang-Ho e do Yang-Tsé, levando os fulvos cereais; não é impossível, todavia, que a China do *loess* e o Kansu constituam em boa parte um centro de criação independente. Por outro lado, o arroz de origem hindustânica vai, talvez na segunda metade do III milénio, caminhar para leste, por via terrestre e também provàvelmente por via marítima, encontrando-se na China cerca de 2000 a. C. ou um pouco depois; para oeste caminhará muito mais devagar, pois só no período alexandrino se implanta no Levante mesopotâmio-mediterrâneo. Mas a Grande Planície, o Kansu e os planaltos do Chan-Si e Chen-Si contribuíram, por seu turno, com o milho miúdo e com a forma tibetana de cevada. Nesta China agrícola divisamos a Leste uma cultura de louça preta e a Oeste e Sul, desde talvez fins do III milénio e até 1500 a. C., a cultura de cerâmica polícroma, ligada esta às longínquas Anau (no Irão) e Tripol'e (Dniestre-Dniepre) (influência nos dois sentidos?); uma e outra acompanhadas por machados e facas de pedra polida, agulhas e anzóis de osso, mós braçais de pedra para os grãos, os anéis e rodelas de jade vindos da Baikália. Assim, o Extremo Oriente aparece profundamente articulado ao Leste europeu e ao Próximo Oriente. Entre 1500 e 1400 a. C., os bronzistas baikalianos introduzem a metalurgia nessa China campesina e rica. O trabalho dos metais, inventado, como já uns dois milénios antes o complexo técnico do Neolítico, no Próximo Oriente, em meados do IV milénio, é introduzido no vale do Indo antes de 2800 a. C. No Calcolítico aparece o urbanismo e, graças ao calendário e à escrita, por um lado, à agricultura de grande irrigação, por outro, forma-se o Estado. É pelo rebordo iraniano que novas técnicas e estruturas caminham para leste, mas também por via marítima: da foz do Tigre e Eufrates, como do fundo do mar Roxo, ao delta do Indo e à península do Guzerate. Surgirão outros termos na costa ocidental dekkani, mas é neste dealbar do III milénio a. C. que tais rotas se traçam pela primeira vez para não mais deixarem de ser sulcadas. Pelo jogo desses factores formou-se a civilização do Indo (2800-2500 a. C.), assente na agricultura, industrialmente no Calcolítico, vivendo em núcleos urbanos, com uma cultura escrita, estruturada em Estado possìvelmente unificado; louça polícroma, arte naturalista.

Até aqui virão o império aqueménida e a vaga da helenização, e para oeste fica também o cerne do Islame. Estamos nos confins do que Gourou chamou a Ásia fulva e a Ásia verde. Do Mediterrâneo ao Indo são os oásis-galerias fluviais e os vales e contrafortes férteis que os desertos separam e comprimem; é a simbiose do nómada

A Ásia — Perspectiva do caravaneiro
As estepes euro-asiáticas
11.2. **Paragem de cavaleiros mongóis**
**Escola de Tchao Mong Fu**
(Musée Guimet, Paris)

cameleiro e cavaleiro com o sedentário felah e o mercador, o artífice e o letrado urbanos; é o berço das grandes religiões monoteístas — de Amon-Rá a Alah —, e dualistas, penosas conquistas sobre um substrato de politeísmo. É nesse III milénio de creação cultural-social no Sinde e Hindustão que se abrem os caminhos do noroeste: pelos passos do Hindo-Kuch vão, por um lado, entroncar nas grandes pistas das estepes que correm leste-oeste da China ao mar Negro e ao Irão (a Harappa e Mohenjo-Daro chega o jade do Turquestão Oriental), e, por outro lado, traça-se a via que pelo Seistão, Aral, Transurália e rio Kama, conduz ao Norte da Rússia, via pela qual durante esse milénio e o seguinte se veiculam influências de cerâmica, motivos artísticos, e até formas linguísticas. Entre o Hindustão e a China do *loess*, é essencialmente a partir de 2000 a. C. e até às proximidades da era cristã que se opera a revolução neolítica: debuxam-se as suas paisagens de *ladang* (culturas deambulantes por derruba e queimada, seguidas de pousio longo), e *sauah* (culturas de regadio, em degraus, contínuas), donde se colhem arroz e milho miúdo, e utilizam-se o porco e o búfalo. Desde começos do III milénio, com a primeira vaga de Melanésios — negros dolicocéfalos de baixa estatura, com arcadas supraciliares salientes —, sobrepondo-se à anterior população australóide, passa-se a polir o gume dos machados curtos, a fabricar uma louça de cestaria revestida e a servir-se do pilão (cultura bac-soniana); tais migrações humanas e culturais deste Mesolítico são possíveis graças à canoa escavada. O Neolítico do machado oval cobre das Molucas ao Leste da Índia, de Samatra ao Japão. Na realidade, desde o III milénio a. C. as pirogas, se não já embarcações um pouco maiores, sulcam os mares extremo-orientais, ligando, e não apenas esporàdicamente, o Japão, pela escala de Formosa, aos arquipélagos meridionais: o Neolítico das pontas de flecha desce assim, pelo leste, até Java Oriental (não o encontramos no continente nem em Samatra). A partir de cerca de 2000 a. C. os Proto-Malaios, de corpo maciço, quase mesaticéfalos, com as maçãs do rosto salientes, descem da China Meridional e dos confins tibetanos, e este Neolítico do machado chato é que instala na Indochina, Malásia e arquipélagos o modo de vida agrícola; os Melanésios são acorrentados. Constroem-se as casas sobre estacaria, a religião assenta no culto do arroz — elemento materno —, no sacrifício do búfalo e na caça aos crânios (para assimilar a alma). Pouco depois, do mesmo berço transbordam os Deutero-Malaios, braquicéfalos, de olhos mongólicos, de corpo esbelto, que se instalam nos litorais, empurrando os camponeses para o interior, e se dedicam à navegação e à pesca. Por outro lado, encontramos um mesmo machado com pedúnculo para encabar em Orixa e no vale do Ganges até Allahabad, na Birmânia, no Sião, Cambodja e Vietnam (excepto o Sul); o que, conjugado com parentescos vocabulares nas várias línguas dessas regiões, testemunha relações comerciais e correntes culturais entre o Leste indiano e a Indochina por vias terrestres, em 1500-1200 a. C.: um dos caminhos, sem dúvida, da progressão dos arrozais para nascente. O bronze, introduzido na China do *loess* pela via das estepes cerca de 1500 a. C., vai veicular-se para o sul, no século IV a. C. penetra na Indochina e no seguinte nos arquipé-

lagos malaios, elaborando-se e vicejando nesses trezentos anos a cultura dong-soniana, sob nítida influência chinesa. Os motivos decorativos são as duplas espirais, os círculos com tangentes comuns, linhas onduladas entrelaçadas, estilizações de animais e da figura humana. Erguem-se menhires, assentam-se dólmenes, levantam-se pirâmides; os mortos vão para os cemitérios de urnas ou para as câmaras de pedra revestidas de pinturas. Esta cultura megalítica do bronze, embora de filiação setentrional, está em relações com o longínquo Ocidente, pois se encontraram contas de proveniência mediterrânea. Assim, ao sul da Euro-Ásia estépica dos nómadas, a leste dos Próximo e Médio Oriente dos rios-oásis agrícolas e das caravanas cameleiras, constituiu-se, do Indo ao Huang-ho, a Ásia superpovoada da sedentariedade aldeã e citadina, mau grado quase não utilizar na alimentação nem a carne nem o leite, mas possível graças ao intensivo aproveitamento do solo. Aqui elaboram-se, sobretudo a partir de cerca de 1500 a. C., dois grandes complexos culturais creadores: a civilização chinesa e a civilização indiana, com Estados organizados, sociedades fortemente estruturadas. Vindos das estepes entre o Don e o mar de Aral, no começo do II milénio a. C. começam a progredir para sul e sudeste, através do Cáucaso e da região aralo-caspiana, as tribos indo-arianas, de cavaleiros armados do machado de bronze, alimentando-se de carne e leite; o ramo ária ocupa o planalto iraniano — são os Medos e Persas —, e à volta de 1500 ou 1300 a. C., tendo alastrado pelo Afganistão, principia a descer pela passagem do Vaziristão, e talvez pela de Kabul e Khaïber, para a região dos cinco rios — o Pendjab. Primeira penetração da Euro-Ásia estépica e nómada na Ásia sedentária aldeã e urbana e na Ásia fulva, aperta afinal ainda mais os laços entre estas duas (note-se que tal unidade vinha de longe, pois na Índia dravidiana encontramos o culto da serpente como na civilização egeense). Mas a arianização do «continente» índio vai levar mais de dez séculos. Cerca de 1000 a. C., para leste ainda não ultrapassou o médio Ganges, e é então que se inicia a sua infiltração para sul dos Montes Vindhya. Se à volta de 800 a. C. o resto da bacia gangética é englobado na sua esfera, a influência em todo o Dekkan só estará firmada para fins do IV século a. C., e mesmo assim, com exepção do país maratha, mantêm-se aqui as velhas línguas dravidianas e mundas, servindo o sânscrito de língua culta. Arianização linguística — o sânscrito —, pois, do Hindustão e do Nordeste dekkani. Socialmente, sobreposição de uma camada de guerreiros e de outra de sacerdotes às camadas de aldeões agricultores e artífices pré-existentes, o que, reforçado pela evolução religiosa e pelas condições geográficas e étnicas — o isolamento do «continente» indiano, saco onde se vêm encafuar povos e influências —, conduzirá à estruturação social em castas. Culturalmente, os Árias introduzem uma religião — o vedismo, com o culto de Indra, deus do trovão e da tempestade chuvosa, de Varuna, o céu (Uranos grego, Ahura persa), representando a ordenação do universo e a ordem moral, de Mitra, deus da luz e, logo, do direito, e vários outros. Religião essencialmente sacrificial, adquirem com o tempo maior importância deuses mais próximos do homem, assim Agni (latim *ignis*) o

Ásia: A China
11.3.1. **A tartaruga e a serpente — os grandes símbolos**

11.3.2. **Templo taoista**
(entre Cantão e Fu-Chan)
o taoismo inovador e subversivo entre os senhores e os camponeses

A Ásia. A China
11.3.3. **Lavrar a terra (Sul da China): a caligrafia da paisagem**

11.3.4. **Barcos fluviais**
(Sul da China)

fogo, logo o lar, mas também se manifesta uma tendência para o monoteísmo. Com a hierarquização rígida da sociedade em castas, dominada pelos sacerdotes — os que conhecem as fórmulas dos sacrifícios (*brahman*) —, a religião védica organiza--se por um lado em sistema teológico e filosófico centrado na ideia de libertar o homem da transmigração pela identificação do *eu* profundo (*atman*) ao absoluto cósmico (*brahman*), e, por outro lado, combina-se com as religiões pré-existentes que de forma alguma morreram, no sincretismo popular do hinduísmo. Neste revive o deus-*phallus* da civilização do Indo, Xiva, associado ao touro, a força genética e ao mesmo tempo de destruição (o amor e a morte), da mudança, ligado a entes sanguinários, casando-se ritualmente com Parvati, a antiga deusa-mãe, senhora da montanha. Em contraste, Vichnu, de olhos de lótus, deus da permanência e conservação, ligado a elementos solares, casado com Lakchmi, a deusa tão bela, também da fecundidade, a que é consagrada a vaca; Vichnu mostra-se sob vários avatares, o mais popular dos quais é Krichna, esse Cristo-Don Juan (na feliz expressão de Challaye) de culto simultâneamente erótico e de desinteresse abnegado. Em toda a Ásia Meridional o século VI a. C. representa uma viragem religiosa. Mal começara, e já Zaratustra reformava a religião iraniana. No final, é Confúcio na China, é Mahavira creando o jainismo e sobretudo Sakyamuni na Índia, edificando o último a primeira grande religião universal, assente no aniquilamento do *eu* (*nirvana*) pela renúncia activa, pela não violência, realizando inquebrantàvelmente o bem (*ahimsa*). Ora o budismo vai aproveitar as vias comerciais e a expansão do comércio e da cultura indianas, estimulando-as por seu turno, para conquistar a maior parte do Extremo Oriente, ao mesmo tempo que vai receber influências helénicas a Ocidente. É o Sul da Índia que precocemente entra em relações marítimas com o Sueste asiático, transmitindo-lhe as contas e outros artigos ocidentais. Seus marinheiros e mercadores, principalmente de Pandya (face a Ceilão), onde se pescam as pérolas e tecem as musselinas, e de Coromandel, desde o século VI a. C. se não antes, frequentam a *Suvarna-dvipa*, península ou ilha do ouro — Península de Malaca e ilha da Samatra, donde trazem esse metal e estanho: a Aurea Chersoneso de Ptolomeu (150 d. C.); e também a *Yava-dvipa*, a ilha da cevada, provavelmente Bornéu. Esta corrente mercantil intensifica-se nos primeiros séculos da era cristã. Um estado indianizado — o de Fu-nan (Fnom = serra) — existe já no Cambodja no século I, e Tchampá também está indianizada antes de 400. Tanto o Hinduísmo, principalmente o culto de Xiva, só a partir do século V o de Vichnu, como o Budismo se instalam na Indochina e na Insulíndia, deixando inscrições em sânscrito, erigindo templos e conventos. Assim se introduziu nessa zona a civilização escrita. Ao estado de Fu-nan (século I-VI) sucede o império khmer (séculos VI-XIII), com a edificação maravilhosa do templo vichnuita de Angkor na 1ª metade do século XII. Um outro grande império indianizado, este insular, foi o de Çrivijaya que dominou Samatra e Java nos séculos VII-X, e cuja civilização se exprime no admirável templo budista de Borobudur (cerca de 750). Por esta rota marítima os missionários budistas da Índia che-

gam à China Meridional no século III. Mas enquanto o Dekkan irradia assim por mar cultural e comercialmente para o mundo do ouro e alcança o mundo da seda, o Hindustão e o Afganistão pelas vias caravaneiras da Ásia Central veiculam, a partir do século I, o budismo até à Grande Planície do *loess*. Pelas escalas e oásis quer do arco setentrional do Takla Makane (Turquestão Oriental) quer do seu arco meridional, estátuas do Buda inspiradas em Apolo e frescos budistas helenizantes revelam esse caminho para leste que converte a China, da segunda metade do século I ao século III; e umas e outros, embora adaptando-se aos tipos étnicos locais, são esculpidas e pintados nesse cadinho indo-chinês que é o Sueste Asiático. Assim o Extremo Oriente implica o Ocidente e, como veremos, recìprocamente. De 549 a 330 a. C. os Aqueménidas formaram e governaram um império que se estendia da fronteira meridional do Egipto ao Syr-Dária e do Bósforo ao Indo inclusivé. Considerados embora asiáticos e despóticos pelo grego Heródoto, respeitaram a diversidade de crenças e culturas sobre que estenderam a unidade político-administrativa, facilitando deste modo as permutas culturais e mercantis, estabilizando o traçado das rotas terrestres e marítimas entre o Levante mediterrâneo, a Itália e as estepes, assegurando a regularidade do tráfego. Do Sinde, subindo o Indo, ou do Ganges, pelo Pendjab, convergia-se a Táxila e daqui, pela passagem de Khaïber e Kabul, chegava-se à capital da Bactriana (actual Balkh), descia-se o rio Oxus (Amu-Dárya), passava-se ao Cáspio e pelos rios Volga e Don ao mar de Tana (Azov) e Ponto Euxino (mar Negro). Esta derrota entroncava, pois, na via transcontinental da seda. Seguiam-na da Mesopotâmia à Bactriana (vindo pelo oceano ao Indo) quando as vias iranianas não estavam seguras. Mas a pimenta indiana chegava à Grécia pela rota do Irão Setentrional, pelo passo do Vaziristão ou pelo de Kabul a Herat, e pelo norte do Khorassane a Ecbátana e daí a Ctsésifon (no Tigre) ou Dura-Europos (no Eufrates). Ao sul, a maior parte dos itinerários combinava um percurso marítimo com um percurso terrestre. Desde começos do III milénio a. C. que o delta do Indo e o Guzerate estavam em ligação por mar com a Mesopotâmia súmero-akkádia, e com o mar Roxo também desde essa época ou pouco depois. Essas relações oceânicas não cessaram nos milénios seguintes, mais ainda: alargaram-se ao Dekkan no II e no I milénios. Encontramos produtos da Índia do Sul no Egipto faraónico, louça e bronze assírios nos montes Nilgéri (a leste de Calicute). Na realidade, o regime das monções é já conhecido dos marinheiros árabes e indianos uns séculos antes de Cristo, e os mercadores da Arábia e os da Índia desempenham um papel altamente activo nestas transações meridionais. No tempo de Estrabão (24 a. C.) uns 120 navios desaferravam anualmente de Myos Hormos (porto egípcio do mar Roxo, perto da actual Hurghada) para a Índia. Uma outra via, mais antiga, vinha da Índia ao mar Roxo, e depois por caravanas a Petra e daqui a um porto sírio: será mais tarde a grande via de Djeddah-Meca-Damasco-Beirute. Uma outra desembocava no golfo Pérsico e em seguida atravessava o deserto até Nabatena: será posteriormente a rota caravaneira de Bassorah a Damasco, que sofre a concorrência das caravanas que sobem

o Eufrates e por Palmira, mais tarde Alepo, ganham o litoral sírio — Trípoli. Realidades de base, que a passagem de Gregos, Selêucidas, Parthas, Romanos não alterará sensìvelmente. As conquistas de Alexandre (334-323 a. C.) fundem o mundo helénico e o mundo aqueménida, urbanizando intensamente o segundo. Decerto a unidade não dura. Decerto o próprio reino selêucida, já reduzido em relação ao império alexandrino, deixa desmembrar-se, a meio do século III a. C., a leste, a Bactriana, que dominando Kabul e o Pendjab forma um estado greco-indiano, e a Párthia dos Arsácidas, que sucederá aos Selêucidas, detendo no Eufrates o avanço romano. Nesta zona de encontro das três Ásias — a tropical, a fulva e a estépica — fundem-se o budismo indiano e a arte helénica; na astronomia indiana deparamos com nomes gregos que denotam conhecimento mesmo da ciência alexandrina adiantada. É o helenismo, antropomórfico, que leva a representar a figura do Buda, até aí só simbolizado; e o Buda apolíneo alcançará o Japão, por um lado, Java, por outro. Os indo-escitas helenizados da Bactriana, Kabul e Pendjab (séculos I e II) cunham moedas com a imagem do Buda e legendas gregas. Força, portanto, de irradiação da Hélade, mas também da Índia, dessa Índia que os Máurya (321 ao fim do século III a. C.) quase unificaram de Pechaver até abaixo de Mysore, do Ganges ao Indo, e cujo bom rei Açoka (264-226 a. C.) evangelizou o budismo no Dekkan e em Ceilão, ao sul, e no Afganistão, a norte. Nos dois últimos séculos antes da era cristã e nos dois primeiros dessa era, na Euro-Ásia organizam-se vastos espaços em impérios: é, a Ocidente, o Império Romano; é, no Extremo Oriente, a China dos Han (202 a. C.-220 d. C.), unificada da Grande Planície ao Tonquim, da Coreia, a leste, ao Takla Makane inclusivé a oeste — controle da estrada da seda; entre o Eufrates e o Indo, o império partha; da Sogdiana (entre o Amu e o Syr-Dária) ao Ganges, o império indo-escita helenizado. Os caravaneiros Hiong-nu e *negotiatores sericarii* chineses, budistas indianos, sogdianos e bactrianos tinham nas mãos esse trato da seda na Ásia Central e Oriental; para oeste são os últimos e os parthas, sírios, arameus.

Por esta via ao longo das cidades caravaneiras introduz-se no Ocidente, a meio do século I a. C., a balança dita «romana» e que, de origem chinesa, tem como área a China, o Japão, a Coreia, o Vietnam (da Índia à Europa é o domínio da balança de dois pratos). Pela mesma via virão nos séculos medievais a porcelana e o papel, a agulha magnética (origem da bússola) e as bases da xilografia. Se não é impossível que o teatro grego influenciasse o teatro sânscrito, também não o é que influências indianas estejam na génese do romance grego. Tanto o gnosticismo como a mística do pseudo-Dinis podem ter-se inspirado parcialmente em doutrinas hindus. Seja como for, é certo que a fisiologia e a metafísica brahmânicas eram conhecidas na Roma do século III e que nelas hauriu Plotino. Os algarismos «árabes» foram inventados pelos matemáticos indianos e ensinados pelos mercadores guzerates aos mercadores muçulmanos que os transmitirão aos cristãos. É que as vias meridionais, oceânicas, não eram menos frequentadas que as setentrionais. O comércio helenístico e romano, vindo pelo mar Roxo com escala em Oc-elis (Bab el-Mandeb) e na

ilha Dioscórida (Socotorá), aflui a Barygaza no norte (golfo de Cambaia), a Musiris na costa sul-ocidental da Índia (Cranganor), a Anuradhapura em Ceilão e alcança Amaravati (na foz do Krichna). Talvez até feitorias romanas funcionassem nos dois litorais do Dekkan, em todo o caso encontramos aí moedas romanas, esculturas de influência romana e artefactos mediterrâneos. O grande torvelinho das invasões bárbaras patenteia a solidariedade profunda da Ásia e da Europa e não corta nem afrouxa sequer, a não ser por vezes temporàriamente, as relações transcontinentais. Sob os seus golpes caem o império chinês dos Tsin (311) e, mais tarde, o império romano do Ocidente. Esse poderoso movimento de povos surde da Mongólia e do Turquestão e, tendo começado pelos Hiong-nu (Hunos) e pelos Sien-pi, empurra e arrasta Sármatas (os Alanos), Eslavos, Germanos, reforça-se com novas vagas partindo do mesmo centro, como a dos Ávaros, mongóis, e leva à penetração das civilizações agrícolas sedentárias e mercantis urbanas da China, do Norte da Índia e do mundo mediterrâneo pela civilização das estepes que para elas contribui, graças ao estribo e ao freio, com a formação da cavalaria, um dos alicerces da sociedade senhorial-feudal; e contribui também para a estética e formas de arte que predominam na Europa até o século XI, e, para além, influenciará até certos aspectos ornamentais do Românico — é essa «Idade Média fantástica» em boa parte de cepa oriental. Em suma: não há uma Ásia contraposta à Europa, nem do ponto de vista humano, nem histórico, nem das civilizações, mas sim uma Euro-Ásia setentrional, uma Euro-Ásia das estepes, uma Mediterrâneo-Ásia do Egipto ao Indo, uma Ásia indo-chinesa, a das monções, um Mediterrâneo, mais tarde uma Europa Ocidental. Com constantes interpenetrações, de lés a lés.

Ora, paradoxalmente à primeira vista, o Ocidente só tem do Oriente, durante longos séculos, uma visão sumária. Heródoto (cerca de 450 a. C.) só conhecia até o Indo, até o Cáspio e até o rio Oxus (Amu-Dária); Eratóstenes (cerca de 220 a. C.) já sabe da existência da ilha de Ceilão, do rio Ganges e do mar a nascente da Índia, mas continua a ignorar a forma peninsular desta; o traçado do golfo Pérsico é mais exacto, vê-se a cordilheira montanhosa que vai da Anatólia ao Himalaia, a noroeste do Oxus aparece o rio Iaxartes (o Syr-Dária): no conjunto, apreciável ampliação de horizonte, que se vai dilatar ainda, para leste, nos quatro séculos seguintes, graças à via da seda e às vias oceânicas. Na verdade, em Ptolomeu (cerca de 150) vemos os sistemas montanhosos bifurcados, himalaiano meridionalmente, do Tien-Chan e Altai a norte, vemos a Sérica — a China da seda — e pela primeira vez revela-se o conhecimento do Sueste asiático, com a Aurea Chersoneso — a península indo-chinesa (com o golfo de Sião e com os rios) e Samatra —, a ilha Ibadiu, provàvelmente Bornéu. A geografia ptolomaica pressupõe, assim, a expansão indiana para a Indochina e Insulíndia, e as informações que mercadores e missionários indianos transmitiram aos mercadores alexandrinos. Mas a própria geografia ptolomaica enferma de deficiências graves. A Ásia é exagerada em longitude uns 50°, e o próprio Mediterrâneo em mais de 20°, o que leva a encurtar a distância marítima entre

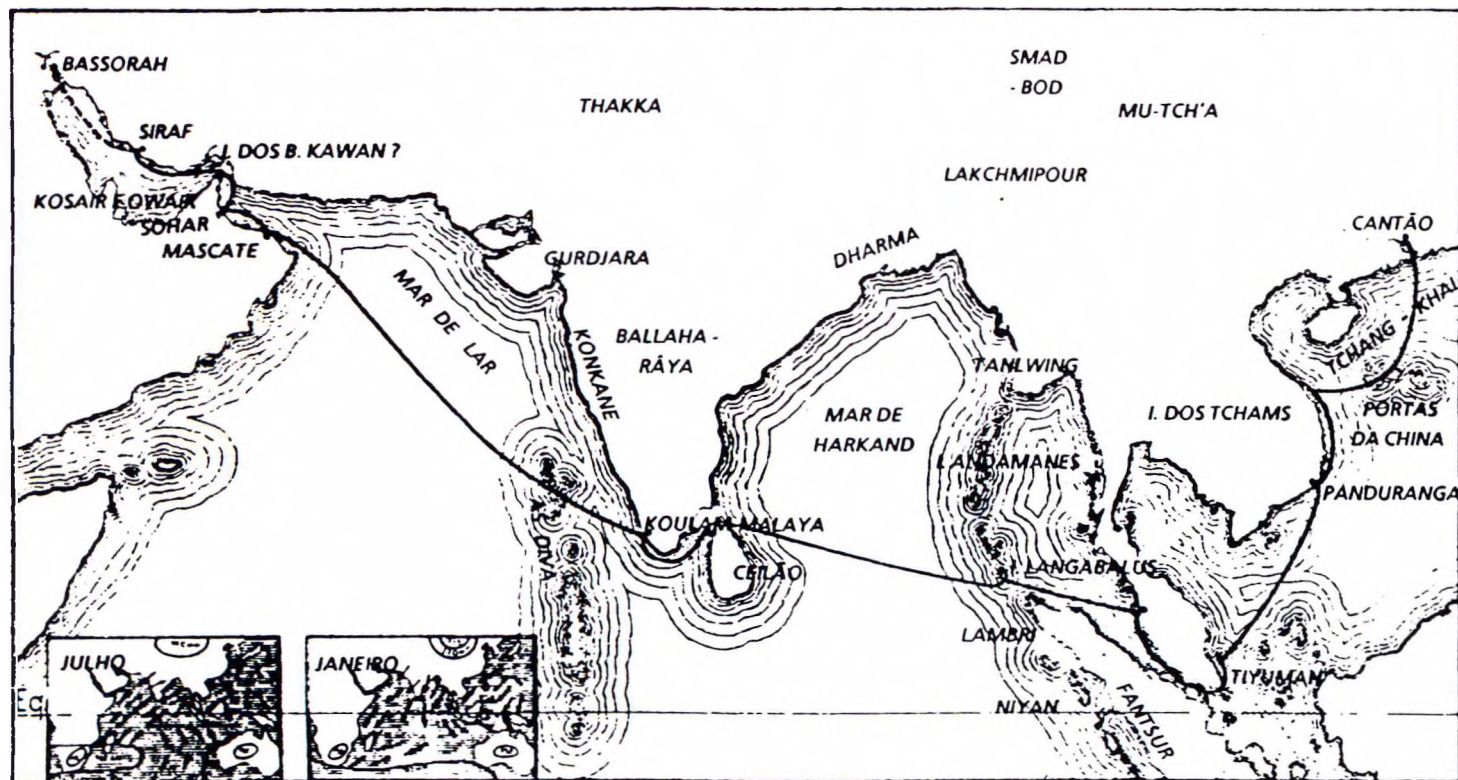
A Ásia: O Japão
11.4.1. **Templo de Heian (Kyoto)**

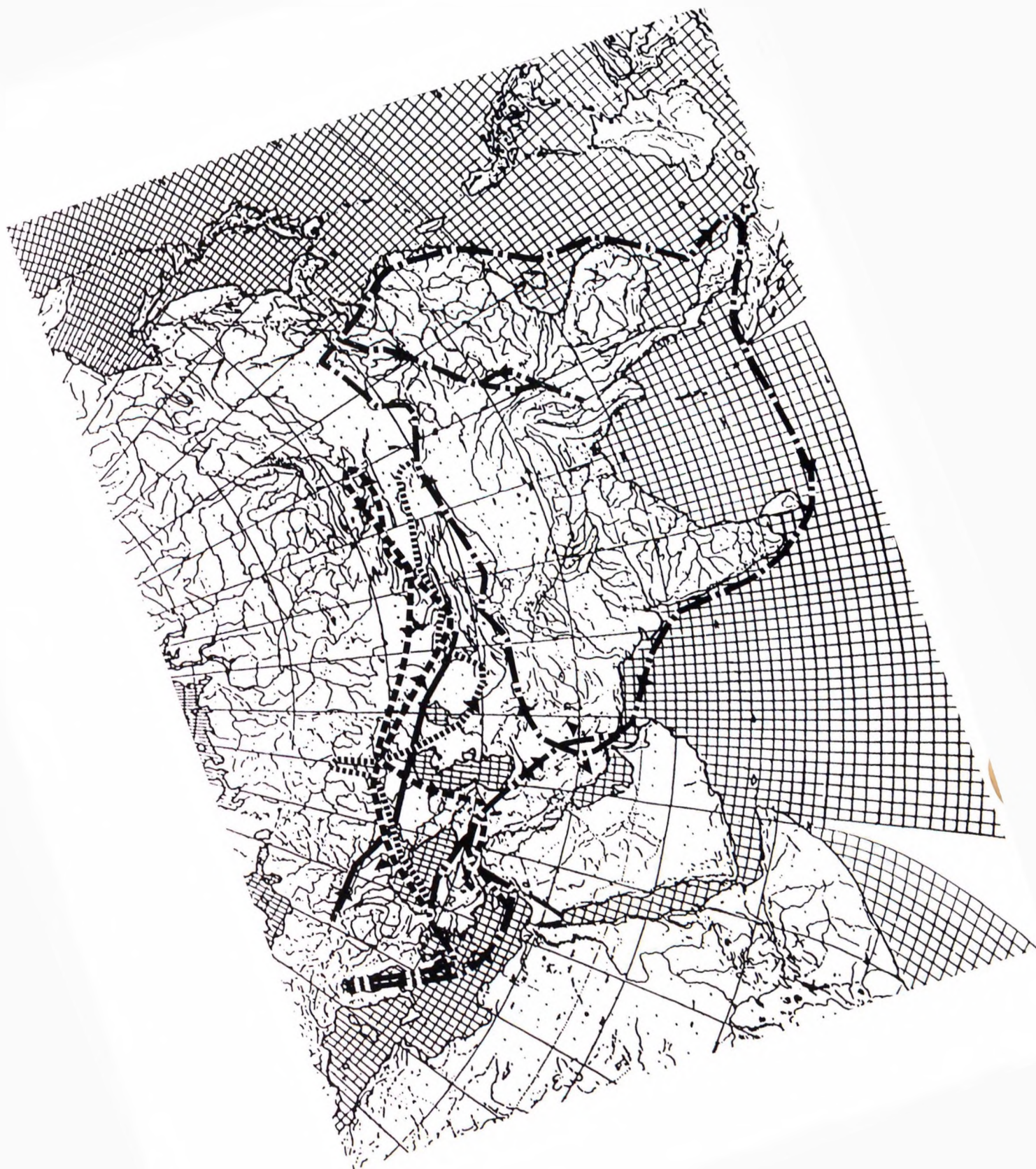
11.4.2. **Castelo de Hirosaki**

o Oeste europeu e o Extremo Oriente, embora a ecúmena apareça já reduzida em relação à concepção de Marino de Tiro. Das ilhas malaias são confusos os conhecimentos, para leste da Sérica situa um país desconhecido cheio de lagos pantanosos; e o que é mais: a Índia não é representada como península estendendo-se em latitude, a área do Ceilão é a tal ponto ampliada que provàvelmente nela incluía o Dekkan. Na realidade, Ptolomeu não se baseou em cálculos astronómicos das coordenadas, mas sim em medidas terrestres, logo há os erros das distâncias e rumos. Apesar de tudo, a síntese ptolomaica representava o apogeu da geografia científica clássica, mas não é ela que vai informar a geografia medieval católica (embora informe a bizantina e a muçulmana), e quando voltar à baila, no Renascimento, a sua influência mais prejudicará do que beneficiará os descobrimentos: chegava numa fase que a ultrapassara. A geografia romana da decadência e a medieval derivam essencialmente do *De situ orbis* (entre 41 e 54) de Pompónio Mela e da *Historia Naturalis* de Plínio o Velho (†79). Sem critério para discernir o real da fantasia, Plínio povoou o orbe, e em especial a Ásia indiana, de maravilhas e monstros: são, perto das nascentes do Ganges, os Astonei sem boca, que vivem de cheirar certas plantas, sem comer nem beber; são, na Índia e noutras regiões, os homens que comem cobras e vivem até 400 anos devido à sua carne; a oeste dos trogloditas, a tribo dos homens sem pescoço, com os olhos nos membros; na Índia, de novo, os homens com um só pé mas que saltam com surpreendente agilidade, e que, deitando-se de costas, se servem dele como sombreiro; são os cinocéfalos que ladram em vez de falarem, se vestem de peles de animais e vivem da caça (ainda aparecerão no *Esmeraldo*). No século III Solinus compila Pompónio Mela e Plínio, na *Collectanea rerum memorabilium*: um acervo fantasioso de prodígios. Paulus Orosius, em começos do século V, compila por seu turno os predecessores, em particular Plínio e Solino. O *processus* de degradação pode seguir-se nas duas versões latinas de uma descrição grega de todo o mundo: a segunda, cristã, omite as religiões do Egipto e substitui à exposição da doutrina brahmânica a descrição do Éden. Na mesma época, Marcianus de Heraclea, conquanto e sobretudo resumindo Ptolomeu, exagera ainda mais do que este a área de Ceilão e volta à concepção do Cáspio como golfo árctico que já Marino, na esteira de Heródoto, abandonara três séculos atrás. Basílio não saberá decidir entre Marciano e Marino quanto ao mar Cáspio; também não enxerga como decidir entre as teorias astronómicas da forma da terra — se esfera, ou cilindro, ou disco — e por isso remete-se à autoridade da Escritura. Cerca de 550, para refutar a heresia de que a terra é um globo e demonstrar que a Escritura é que tem razão ao dar-lhe o carácter plano, escreve Cosmas Indicopleustes a *Topografia cristã*; este mercador que se fará monge viajou pela Abissínia, Arábia, Socotorá e golfo Pérsico e colheu informes de mercador que esteve em Ceilão e na Índia, dá notícia das regiões até à Indochina e é o primeiro a indicar que para além da China se estende um oceano; mas estes informes positivos, que poderiam ter sido preciosos, não só se integravam numa concepção do universo que tomava como imagem o tabernáculo,

como não se propagaram à geografia posterior. Com base em Plínio, Solino e Orósio compila Isidoro de Sevilha († 636) uma enciclopédia de todos os conhecimentos, as *Etymologiae*, que serão uma das obras chave da cultura medieval. Delas provêm o *Liber Glossarum* (início do século VIII), embora também utilize Orósio, *De natura rerum* de Bede o Venerável († 735), o *Liber de universo* de Rabano Mauro (856), o tratado geográfico do monge Dicuil, que se serviu ainda de um pequeno resumo do século V, e o anónimo *De situ orbis* de 870. Cerca de 1100, a *Ymago Mundi* de Honorius Inclusus, fonte de toda uma literatura posterior, amalgama Isidoro e Orósio, citando ocasionalmente Solino, Santo Agostinho e Bede. Das *Etymologiae* e da *Ymago Mundi* é uma compilação abreviada a *Semeiança del Mundo*, de cerca de 1223, a primeira obra de geografia em romance peninsular e que deve ter sido conhecida em Portugal pouco depois. Vejamos, por isso, como nos debuxa a Ásia, e teremos o quadro comum a toda essa tradição romano-medieval preponderante. Tem a Ásia tanto de espaço como a Europa e a África juntas, ou mais; aqui, cercado de muro de fogo até o céu, é o paraíso terreal, lugar de todas as delícias, onde estão a árvore da vida e, no meio, uma fonte donde nascem os quatro rios cujo percurso, já cá fóra desse éden, é na primeira parte subterrâneo: o Ganges, o Nilo, o Tigre e o Eufrates. Perto desses rios alteiam-se serras em que só vivem feras. Nos montes do Cáucaso nasce o rio Indo que desagua no mar Roxo, mar que se divide em dois braços — o da Pérsia e o da Arábia — e deve a sua cor às pedras vermelhas do seu fundo; o nome é pois alargado a todo o mar de Oman e ao golfo Pérsico. Perto da Índia fica a ilha Probana (*sic*), de dez cidades ricas, e outras duas, estas com minas de ouro e prata. Tem a Índia dois verões e dois invernos e é verde e florida todo o ano; nuns dos seus montes há ouro, mas os homens não podem lá subir porque os defendem dragões e grifos enormes. Vem todo o rol de maravilhas tirado (pelo canal de Isidoro) de Plínio — os cinocéfalos; os que comem peixe cru e bebem água salgada; as crianças que nascem brancas e se tornam negras com a idade; os que só vivem oito anos; os macróbios com corpo de leões e asas e garras como as águias, os quais lutam com os grifos; os homens sem cabeça que têm os olhos nos ombros... nada falta. De referências exactas, só à pimenta, mas logo erra ao dizer que a preta é a branca queimada pelos fogos postos sob as árvores para afugentar as cobras; aos elefantes que dão marfim, às pedras preciosas; às conchas que servem para fazer cal; às cheias do Ganges. A descrição da Ásia Anterior (do Indo para Poente) dá-nos o estado dela na Antiguidade... sem sequer referir o Islame. O Cáucaso começa junto ao mar Cáspio; junto a essa montanha é o reino das Amazonas. Para oriente fica a Sérica donde vem muita seda e cujo nome deriva do Castelo Seres. Nas profundas da terra fica o inferno, lugar de olvido, choro e tremor. Em 1410, na *Ymago Mundi* (que nada indica, porém, ter sido conhecida no Portugal henriquino), Pierre d'Ailly continua a seguir, para a descrição das terras, Plínio, Solino, Orósio, Isidoro, e não se esquece de nos expor todas as maravilhas, em especial sobre a Índia, que neles se colhem. Colombo, repare-se bem, tendo

anotado o seu exemplar, não levanta quaisquer objecções sobre estes pontos. Uma parte desse fundo tradicional - como o paraíso na Ásia e os prodígios — tinha-se vazado no *Livro das Viagens* de Mandeville (1366) que oito edições impressas, em latim, francês, italiano, alemão e flamengo, divulgarão entre 1480 e 1492. Por outro lado, mantinha-se a tradição da inhabitabilidade não só das duas zonas polares, mas também «por causa do calor», da zona tórrida — equatorial-tropical —, com a consequência de que a zona temperada sul também não é habitada (embora habitável) porque os homens não poderiam atravessar aquela. Mantinham-se os mapas de Vesconti anexos a Sanudo (1320), a *Sphaera Mundi* de Sacrobosco — tão editada nos séculos XV e XVI —, o próprio Mandeville (cap. 43), d'Ailly, embora já Pietro de Abano († 1316) aceitasse que a terra é povoada sob os trópicos e o equador, seguindo Ptolomeu e conhecendo as explorações no Índico. No conjunto, portanto, os meios cultos europeus aceitam, até fins do século XV, uma geografia que traduz um estado de cousas do começo da era cristã, visto de forma já degradada nos séculos I a VII, tendo pois como fontes Plínio, Solino, Orósio, Isidoro, traduzindo uma mentalidade que não separa o possível do impossível, o real do maravilhoso. A Ásia é, para a cultura cristã ocidental medieval, o mundo do mito. E todavia relações transcontinentais como oceânicas não se tinham interrompido, mesmo se afrouxaram depois do século III por algumas centenas de anos. No império Bizantino continuou-se a conhecer a geografia ptolomaica e prosseguiu o negócio da seda; no tempo de Justiniano (527-561) o mercador Sopatro vai pelo mar Roxo à Abissínia, Índia e Ceilão; em 568 Justino II envia Zemarco a descobrir nova rota da seda; dirige-se ao Tien-Chan, volta pelo norte do Cáspio e pela Caucásia até ao mar Negro; Valentino, poucos anos depois, seguiu o mesmo itinerário de Zemarco; de meados do século VII ao princípio do VIII vão embaixadas bizantinas à China. Desde o século VII que o Islame instalara a sua civilização mercantil e urbana desde o Indo ao Atlântico, do Senegal ao Mondego, das estepes ao norte do Aral e Balkhach à negra Sofala do ouro. Logo nos primórdios dessa expansão os navios muçulmanos chegaram até à China, e depois os juncos chineses abordarão a África Oriental, frequentarão o Malabar e Siraf (no Golfo Pérsico).

Em 851 um desconhecido reuniu uma série de informações sobre a Índia e a China — *'Ahbar as - Sin wa'l - Hind* —, da boca de vários mercadores que do golfo Pérsico frequentavam o Malabar, a Indochina e o Celeste Império. A rota é descrita, com as ilhas onde escala — Maldivas, Ceilão, Nicobar, Andamanes, Samatra — e as costas ao longo das quais segue; dão-se informes sobre a vida económica, o estado do comércio, as instituições, a sociedade, a religião, os costumes; o horizonte abarca até à Coreia a nordeste (embora confundida com uma ilha), o Assam e o Cachemira ao norte. Mau grado algumas deformações fantasistas da realidade (mas não fantasias puras), temos aí um roteiro e uma etnografia no essencial exactos, e como tal preciosos. Cerca de 916, Abu Zaid escreverá em Siraf uns complementos a essa relação. Já talvez a tivesse utilizado Ibne Khordadhbeh no seu *Livro*

12.1. **Rota dos juncos chineses**
**séculos VIII-XIII**
segundo J. Sauvaget

*das derrotas e reinos* (846-885) em que esse chefe dos correios dos califas dá um roteiro com as distâncias e com as importações de cada localidade. Ibne Uahab visita a China e descreve-nos a justiça, a assistência, o comércio, ao passo que Ibn Fazlan vai de Baghdade ao Volga e nos dá uma descrição da Rússia e seus povos, incluindo as regiões mais setentrionais, assistindo naquele rio, à cerimónia funerária de um viking. Em 942 Abu Dolaf vai de Bukhara à China pelas estepes e planaltos da Ásia Central. Entretanto, a *Geografia* de Ptolomeu fora traduzida para árabe (século IX). Aproveitando a contribuição ptolomaica como a dos viajantes e geógrafos muçulmanos, por exemplo a do *'Ahbar* citado de 851, Al-Maçudi traça em *Os Prados de Ouro* (943) um quadro pormenorizado do Egipto, império bizantino, Pérsia, Khorassane, Azerbaidjão, Índia e China, Java, prejudicado porém pela preocupação literária. A Al-Biruni, em começos do século XII, que, no dizer de Sauvaget, «se recomenda pela solidez e extensão da sua erudição, o seu rigor crítico, o seu cuidado pela documentação precisa e segura», devemos uma descrição profunda da Índia, que conhecia ìntimamente; para a China segue o *'Ahbar* de 851. A meio do século, na Sicília, Edrici elabora o *Divertimento para os que desejam percorrer os diversos países do mundo* que traz uma contribuição pessoal e sólida quanto ao Mediterrâneo mas é uma compilação sobretudo livresca embora também de informações orais quanto à Ásia. Nessa geografia passam ante nossos olhos a Sogdiana, o Turquestão, o Tibete, a Índia, Serendib (Ceilão), talvez Samatra, a China, a África Oriental até Sofala, os reinos negros do Níger e Senegal. O *Dicionário dos países* (cerca 1220) de Yakut é particularmente preciso sobre a Pérsia, região de Oxus e do Cáspio, pois foi compilado nas bibliotecas de Merv. A *Geografia* de Abulfeda (1321) nada acrescenta de importante. O aprofundamento dos conhecimentos relativos à Ásia dá-se com as viagens de Ibne Batutah, a partir de 1325. Originário de Tânger, vai em peregrinação a Meca por Damasco, e aí vive 3 anos, visita as cidades persas e Ormuz, e depois vai ao norte do mar Negro à corte do tártaro Uzbek-Khan; fala com o imperador em Constantinopla e em seguida, por Bukhara e Balkh, aparece em Delhi; passa pelo Malabar, estanceia nas Maldivas, visita Ceilão e Samatra (onde nota a presença do Islame) e por mar vai desembarcar em Zaitun (Chincheu); vêmo-lo em Cantão e Pequim; volta ao Extremo Ocidente em 1349, e em Granada narra as suas deambulações que não têm par em toda a história. Apesar de certas confusões do relato, em particular quanto à China (mas não foi o próprio viajante a redigi-lo), é impressionante o acervo de observações válidas quanto à economia, etnografia, instituições e civilizações desse vasto mundo. No seu conjunto a geografia muçulmana tem por um lado a preocupação científica da ligação com a geografia matemática, e assenta por outro num conhecimento directo ditado por uma mentalidade mercantilista atenta ao real — e às realidades quotidianas; a sua predilecção pelos números conduz muitas vezes a inventá-los ou a exagerá-los, o maravilhoso não é recusado quando se insere na creação de um ambiente poético, os compiladores reproduzem-se uns aos outros com galas de erudição livresca, nos

1. A descoberta da Ásia pelos mercadores e missionários europeus, século XIII.

rumos e nas distâncias por jornadas há forçosamente erros; mas quão perto da realidade em comparação com a geografia mítica que é a da cultura europeia medieval. O Islame interpenetrava-se profundamente com a Cristandade, é ele que lhe lega a cultura helenística de Aristóteles a Ptolomeu, e no entanto o pensamento dos reinos cristãos não parece ter haurido nessa fonte os conhecimentos geográficos positivos. Diferença de mentalidades, sem dúvida, ligada aos círculos sociais — cultura de cela ou gabinete e cultura de mercadores viajantes.

É só no século XIII que a Europa Ocidental se lança à descoberta da Ásia e, em vez de esperar que os orientais lhe tragam às escalas do Levante seda e especiarias, tentam ir aos mercados de produção, internando-se pelas pistas transcontinentais. Atribui-se comummente tal viragem à *paz mongólica* que, passado o ímpeto destruidor da primeira metade do século, reina do rio Amarelo ao Danúbio, do golfo Pérsico à taiga; essa unidade de dominação (mesmo quando fraccionada nos quatro khanatos) deu uma segurança quase absoluta às comunicações terrestres, e os tolerantes mongóis acolheram os cristãos que vinham traficar ou evangelizar ou ver mundo, abrindo-lhes os caminhos que até aí lhes estavam vedados. Na realidade, os relatos e descrições de viajantes que a partir de agora vão aparecer, sugerem uma lenta e anónima infiltração vinda de trás; não bastaria, aliás, que se descerrassem as portas da Ásia, era imprescindível que os cristãos tivessem razões para entrar nesse mundo a eles incógnito; o império mongólico é apenas a condição da possibilidade desse expansionismo, embora também atraísse por si próprio. É a revolução mental que pouco antes e então se dá, são os factores de uma economia a urbanizar-se e a mercantilizar-se e as considerações político-religiosas (busca de aliados contra o Islame e incitamento à abertura de uma segunda frente) que estão na raiz desse expansionismo e da sua tradução geográfica. Em 1245, enviado por Inocêncio IV, o franciscano Giovanni da Pian del Carpine vai da Boémia, por Kiev, até Karakorum, em companhia do polaco Benedito, regressando em 1247. Nos dois anos seguintes é uma embaixada mongólica que da Pérsia vem a São Luís. O rei francês, por seu turno, despacha em 1251 Guilherme de Rubruck que, com Bartolomeu de Cremona, vai por mar à Crimeia, atravessa o Don e o Volga e alcança também Karakorum; a volta faz-se pelo Cáucaso e Chipre, em 1254. Entretanto dois mercadores venezianos, Nicolo e Maffeo Polo, de etape em etape acabam por chegar à China, só estando de regresso a Veneza em 1269. Dois anos depois é a partida para a viagem com o seu filho Marco que só verá de novo a terra natal em 1295; à ida segue as pistas caravaneiras da Ásia Central, por Kachgar e pelas escalas do arco meridional do Takla Makane, a volta faz-se por mar de Zaitun a Ormuz. Neste fim do século XIII é regular a navegação entre Coulão (no Malabar) e a China, muitos europeus seguem este caminho. Ao mesmo tempo estreitavam-se as relações com a Pérsia, em 1264 há mercadores italianos em Tabriz, Arghun Khan manda, em 1287, Raban bar Sauma a Constantinopla, Roma, Paris a falar com Filipe o Belo, e à Guiana a encontrar-se com Eduardo de Inglaterra; dois anos depois outra embaixada a Paris

e Londres, em 1290 nova ao Papa; em 1286 o dominicano Ricaldo de Monte Croce partira pela Anatólia para a Pérsia, e em 1291 é Geoffrey de Langele que de Inglaterra vai ao Ilkhan. É que o khan da Pérsia está muito interessado em se aliar aos cristãos contra os Mamelucos; Veneza firmará um tratado comercial em 1320, e quatro anos depois tem um cônsul em Tabriz. Mais ao norte, uma sociedade genovesa explora a navegação no mar Cáspio. Por Tabriz passa Giovanni da Monte Corvino e a sua missão, agregando-se-lhe aí o mercador Pietro de Lucolongo. Tendo partido em 1291, estanceará um ano no Malabar, exerce depois o ministério no Cataio, sendo a partir de 1307 arcebispo — o primeiro — de Pequim e aí morrendo em 1328. Entretanto chegara à China o franciscano Odorico de Pordenone que com um frade irlandês viera por mar de Ormuz a Coulão, daqui num junco chinês, passando por Ceilão, Samatra, Java, Bornéu, a Cantão, e seguira por terra para Zaitun, e depois, por Quinsai (Hang-chow), Yangchow e o Grande Canal, fora ter a Pequim. À Europa regressa, depois de uma viagem ao Tibete, pela via das estepes. Esta continuava a ser densamente frequentada e a servir à evangelização. Em 1330 há um bispo dominicano em Samarkande. A missão de Kuldja (junto ao rio Ili que desagua no lago Balkhach) compreendia um bispo, três frades e dois irmãos leigos franciscanos, o intérprete, e com ela vivia um mercador genovês; apesar do massacre de 1339 arrastar-se-á até 1362; daí escrevera frei Pascal de Vitória a narrar as suas viagens pela Tartária, e nesse mesmo ano chegava a Roma uma embaixada do Grão Khan. Em resposta, o franciscano florentino Giovanni Marignolli irá por terra, restabelecerá a missão de Kuldja e estanceará 4 anos na China, depois embarca para o Sul da Índia onde estará outros 4 anos substituindo o bispo dominicano de Coulão Jordanus de Séverac. Em Zaitun havia então um *fondaco* genovês, segundo Marignolli. Com o Malabar e o Guzerate negociava o banco dos Vivaldi, de Génova, que lá tinha os seus agentes. É todo um continente — e o maior — que assim vem desenhar-se ante os olhos ocidentais, entre 1245 e 1350, e não apenas por projecção de informações transmitidas por intermediários, sim por visão directa e íntima, muitas vezes de estadias prolongadas. É a Euro-Ásia das estepes e desertos com as suas hordas de cavaleiros, as cidades caravaneiras e manufactureiras onde se acotovelam muçulmanos, judeus, budistas, nestorianos, que Giovanni da Pian del Carpine e Guilherme de Rubruck revelam, tendo-a percorrido pela sua via mais setentrional, e cujo conhecimento as cartas de frei Pascal de Vitória precisam. É a Índia das especiarias e das pedras preciosas, das castas e dos ritos que Giovanni da Monte Corvino é o primeiro cristão a descrever e que Jordanus de Séverac e Marignolli nos ajudam a conhecer de perto. E acima de tudo os três périplos que abraçam a Ásia, lhe definem os contornos: o de Marco Polo que à ida segue as pistas terrestres do Norte e depois volta pela rota oceânica; o de Odorico de Pordenone em sentido inverso, primeiro pela via do mar para leste, regresso com as caravanas da Tartária — as duas melhores obras de viagens e de geografia oriental da cultura cristã da Idade Média; o de Marignolli, no mesmo sentido do périplo do veneziano. Quer-se medir o caminho per-

O Extremo Oriente
11.5. **Carta do Atlas de Lázaro Luís, 1563**
(Academia das Ciências de Lisboa)

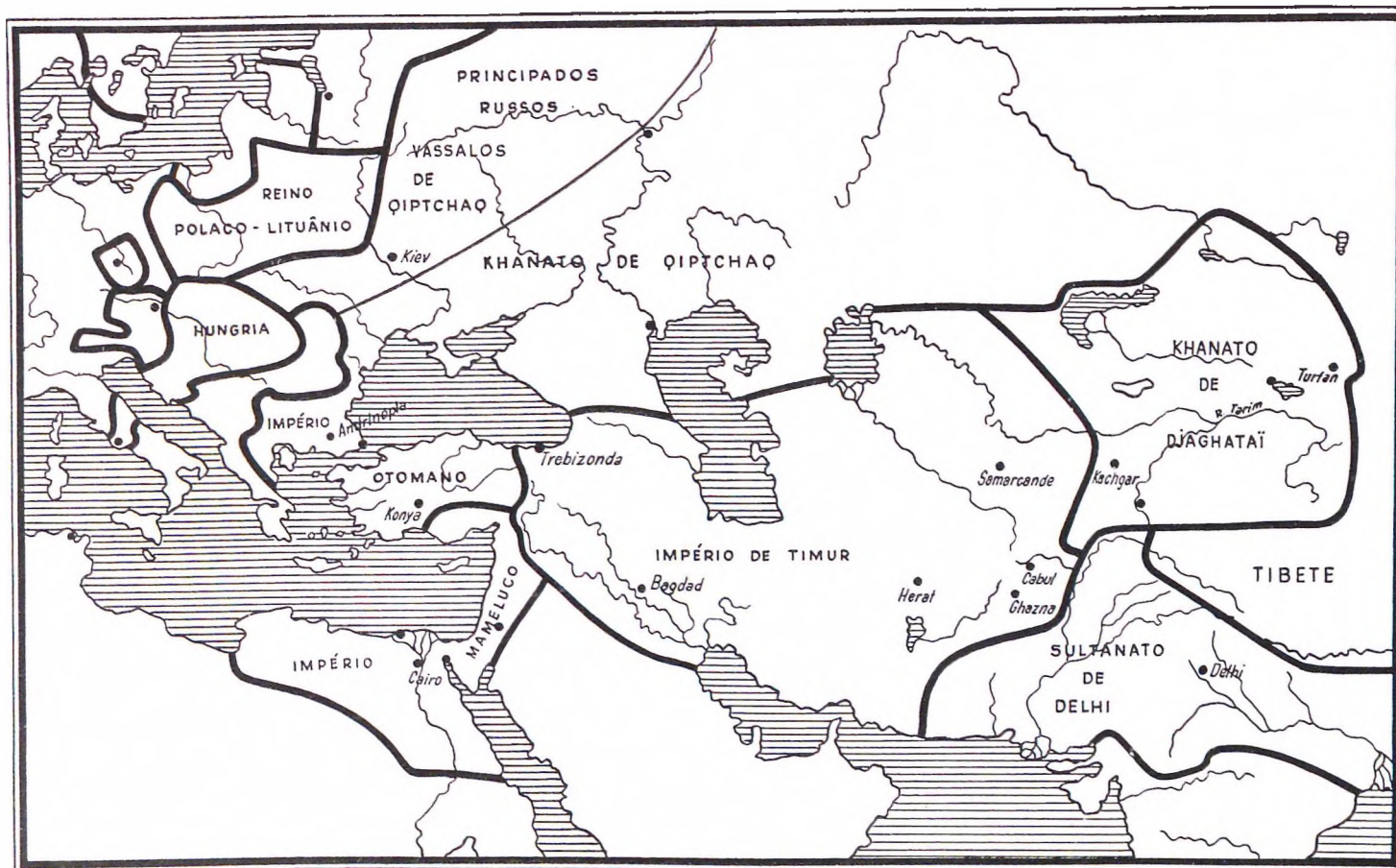
corrido? Compare-se o *Livro das Viagens* de Mandeville (1366) com a *Semeiança del Mundo* (1223) ou com a *Ymago Mundi* de d'Ailly (1410). Nestas duas uma Ásia de há mais de mil anos atrás, imprecisa, vaga, da esfera do maravilhoso. Aquela é um romance geográfico, sem dúvida (embora também uma crítica religiosa velada), tecido de viagens imaginárias mas sobre roteiros e descrição de viagens reais: nesta tela desenrola-se a Ásia do Grão Khan do Cataio, do Mancy (China Meridional), dos Tártaros e da Pérsia, da Índia e da Samatra; aparece, é certo, o Paraíso Terreal, uma ilha em que as mulheres podem matar os homens com o olhar, mas por detrás das fantasias sentimos a utilização do verídico Marco Polo e de outros viajantes, dando-nos uma visão assás concreta. O mapa-mundo do Atlas Mediceu de 1351 acaba a leste na costa ocidental da Índia. É o Atlas Catalão de 1375 que pela primeira vez representa toda a ecúmena desde o Atlântico ao Pacífico. Na sua metade ocidental, do mar Negro e Jerusalém para oeste, segue evidentemente os portulanos; na sua metade oriental baseia-se nos itinerários da primeira viagem dos Polos, da viagem de Marco Polo e das viagens das missões franciscanas à Tartária, para toda a Ásia das estepes; a Índia parece derivar de Jordanus de Séverac, com complementos de mercadores; do golfo Pérsico ao Egipto, Cresques utilizou mapas anteriores e informações comerciais. Quanto ao Extremo Oriente, o Cataio e o Mancy provêm essencialmente de Marco Polo conquanto completado por relatos árabes, e falta o Cipango do veneziano; no conjunto da Ásia e em certo pontos dela é de admitir ainda a influência de Mandeville. Entre as fontes muçulmanas para o Oriente (e para a África Negra) há probabilidades de se contar Ibne Batutah (segundo supôs La Roncière). Não esqueçamos que o meio dos judeus maiorquinos estava intimamente relacionado com o mundo islâmico. Mas o Atlas Catalão, apesar de tudo, ainda revela vestígios da velha geografia de gabinete — do mapa do T no O. Assim, a obra de Cresques está na confluência da geografia livresca romano-medieval, da geografia dos mercadores e viajantes muçulmanos e judeus e da revolução mental na concepção das terras operada pelos mercadores genoveses e venezianos e pelas ordens mendicantes. Este mapa-do-mundo encurta excessivamente a longitude da Ásia, ignora por completo a península indochinesa, confunde provàvelmente a Coreia e o Japão numa grande ilha Taprobana ou grande Caulij (Kao-li), enche de 7548 ilhas o Sudeste, omite Ceilão (Colombo aparece na costa leste da Índia), desloca Java (Jana) para oeste (devido à ausência da Indochina), não representa o rio Indo, o Oxus contínua a ser representado a desaguar no Cáspio, e há enganos de posição relativa de escalas e serras na Ásia Central, além da continuação do mito de Gog e Magog e das montanhas que o cercam no extremo nordeste. Não esqueçamos, porém, o balanço altamente positivo desta contribuição, o aliciante das especiarias do mundo insular do Sudeste, das pérolas que se pescam junto à costa da Índia, a representação das pistas transcontinentais com as cidades caravaneiras, a figuração dos grandes portos como Zaitun, Quinsai, Cincolam (Cantão), Cambaia, Ormuz, da cidade de Chambalech (Pequim), só por si um programa de sedução, e da cidade

de Delly e da de Siras (Xiraz)... Desde meados do século XIV, porém, que a exploração da Ásia não progredia, devido ao fim da era mongólica. É preciso esperar pela época de Timur para que o espanhol Clavijo, enviado por Henrique de Castela ao Khan mongol, vá em 1403 por Trebizonda, Tabriz, Sultaniyah e atravessando o Oxus chegue a Samarkande, onde vê uma caravana chinesa e por ela sabe do Cataio. Depois é o veneziano Nicolò di Conti que em 1414 parte para Damasco, visita a Pérsia, Ormuz, a Índia, Java, talvez também a China, voltando a Roma em 1439. Aqui narra as suas viagens a Poggio Braciolini, que as redige em latim completando-as com outras informações, e a Toscanelli, que nesse relato baseia o seu mapa de 1457, cuja outra base é Marino Sanudo (Crinò). Conti é o primeiro Europeu a visitar Vijayanágar, de que nos dá colorida descrição; descreve Java, sob o nome de Taprobana, onde esteve, e possìvelmente o Japão (a que Poggio por equívoco teria chamado Java), de que deve ter colhido informes na sua possível estada em Zaitun ou em Pequim. Pinta o suícidio ritual das viúvas, pelo fogo, na Índia, indica onde nasce o gengibre e suas qualidades, refere os cristãos de São Tomé, informa sobre a canela e as pedras preciosas de Ceilão, sobre o pau-brasil de Tenasserim, debuxa o Ganges, e da cidade de Avá dá-nos um quadro muito completo; alonga-se nos costumes dos elefantes; nota que na Índia se desconhece o papel, salvo em Cambaia, que na China não há a videira, excepto numa região pequena; é minucioso sobre o Malabar.

Regressa por Socotorá, Ádem, Djeddah e Egipto. Poggio, com base nessas informações, escreveu ainda longamente sobre os costumes da Índia, ajuntando-lhe outras de outras fontes sobre a Tartária e a Etiópia. Um alemão, Schiltberger, cativo primeiro por Bajazeto e depois por Timur, percorreu de 1396 a 1425 o Levante, a região do mar Negro — traça um excelente quadro de Caffa — e a Transoxiana. Em fins do século, os mercadores genoveses Hieronimo di San Stefano e Jerónimo Adorno vão do Cairo a Coçair, depois a Ádem, atravessam o oceano para Calicute, seguem para o Pegu (onde Adorno morre em Dezembro de 1496), daqui para Samatra; San Stefano, de regresso, escala nas Maldivas e desembarca em Cambaia, passa a Ormuz e daqui a Xiraz, Ispahan, Tabriz, e pela caravana de Alepo chega a Trípoli de Síria em 1499.

Qual a parte respectiva, na cultura portuguesa, da geografia mítica tradicional, da geografia muçulmana e da nova geografia cristã de mercadores e missionários? Que os ecos dos grandes acontecimentos asiáticos chegavam ao Extremo Ocidente, prova-o (como mostrou Esteves Pereira) a trova de Pedro Amigo Sevilha em que, pouco depois de 1260, se fala no Gran Can — conhecimento do império mongólico. Em 1428 o infante D. Pedro trouxe de Veneza o precioso Marco Polo em latim, e talvez o mandasse traduzir para português; o livro quer no texto latino quer «em linguagem» (mas qual?) figura na livraria do rei D. Duarte. Zurara, na *Crónica da Guiné*, cita-o no texto, e também o citam algumas notas marginais. É provável que entretanto, cerca de 1434, Jaime de Maiorca, filho de Abraão Cresques, tivesse vindo instalar-

-se em Portugal; sendo assim, revelaria possìvelmente o essencial das aquisições do *Atlas Catalão* de feitura do pai. Por outro lado, D. Afonso, futuro conde de Barcelos, filho natural de D. João I, fora antes de 1415 em peregrinação à Terra Santa; é de supor que aí algo aprendesse sobre a Ásia. Recorde-se que Castela esteve em relações com Timur. Em 1459, os embaixadores portugueses vêem em Florença o planisfério de Toscanelli, que compendiava os informes de Nicolò di Conti. Seria aliás da família deste Nicolò o também veneziano Patrício di Conti que estanceava em Lagos com D. Henrique em 1455? É muito provável. Mas só quando abre o último quartel de Quatrocentos começam os Portugueses a preocupar-se com alcançar os mercados asiáticos. Entretanto, Toscanelli tomara conhecimento do Marco Polo (que ainda não lera em 1457 ao traçar o mapa) e na sua carta de 1474 a Fernão Martins utiliza a sua nomenclatura e geografia (Vignaud). Parece, todavia, que em Portugal não se dava muito crédito ao viajante veneziano (J. de Barros), embora o livro continuasse na livraria real no reinado de D. Manuel e mesmo dele houvesse cópias (uma das quais utiliza V. Fernandes para a sua edição). A relação de Conti foi impressa em latim em 1492, é natural que viesse então para Portugal. O impressor morávio traduziu-a e editou as versões das duas obras, com a carta de San Stefano, também traduzida, em Fevereiro de 1502, em Lisboa. Vinham em momento oportuno: nelas ainda tinham os Portugueses muito que aprender, apesar de já em 1498 terem desembarcado no Malabar. O conhecimento directo da Ásia datava aliás já de uns anos atrás. Enviados pelo rei, frei Antônio de Lisboa e Pêro de Montarroio estiveram no Levante, em 1486 e à volta trouxeram sem dúvida informações sobre o Oriente, embora não soubessem árabe. Em Maio do ano seguinte partiam para lá Afonso de Paiva e Pêro da Covilhã. O fim destas missões é saber do Preste e de onde vêm as especiarias. A segunda missão leva, repare-se bem, um planisfério abreviado. De Alexandria vão embarcar ao Tor, escalam em Suaquém, separam-se em Ádem. Paiva visita a Abissínia. Covilhã atravessa o Índico até Cananor, passa a Calicute, depois a Goa, torna a atravessar o oceano mas para Sofala, volta a Ádem e pelo Tor ao Cairo. Aqui soube da morte do companheiro e encontra dois judeus portugueses mandados por D. João II. Um deles, Josepe, de Lamego, estivera noutra ocasião em Baghdad, onde ouvira contar os esplendores de Ormuz; agora, colhidas as informações de Covilhã, a sua missão é vir transmiti-las ao rei. Na companhia do outro, o Rabi Abraão de Beja, Covilhã volta uma vez mais a Ádem, e daí vão por mar ao golfo Pérsico. Aqui separam-se, o Rabi vai com as caravanas para Alepo, Covilhã refaz o percurso marítimo, percorre Djeddah, Medina, o Monte Sinai, no Tor reembarca para Zeila e entra no reino do Preste João. Note-se que a Pérsia e Ormuz já eram conhecidas em Portugal pelo sapateiro Josepe e que é indubitável (mesmo se não chegaram até nós provas explícitas) que a côrte portuguesa conheceu os resultados das viagens de Covilhã e do Rabi — aliás em 1494, em Lisboa, Münzer sabe do ouro da Monomotapa por forma que exige a prévia chegada dos relatórios dessas missões. Com Vasco da Gama entraram no Tejo em 1499 uns 5

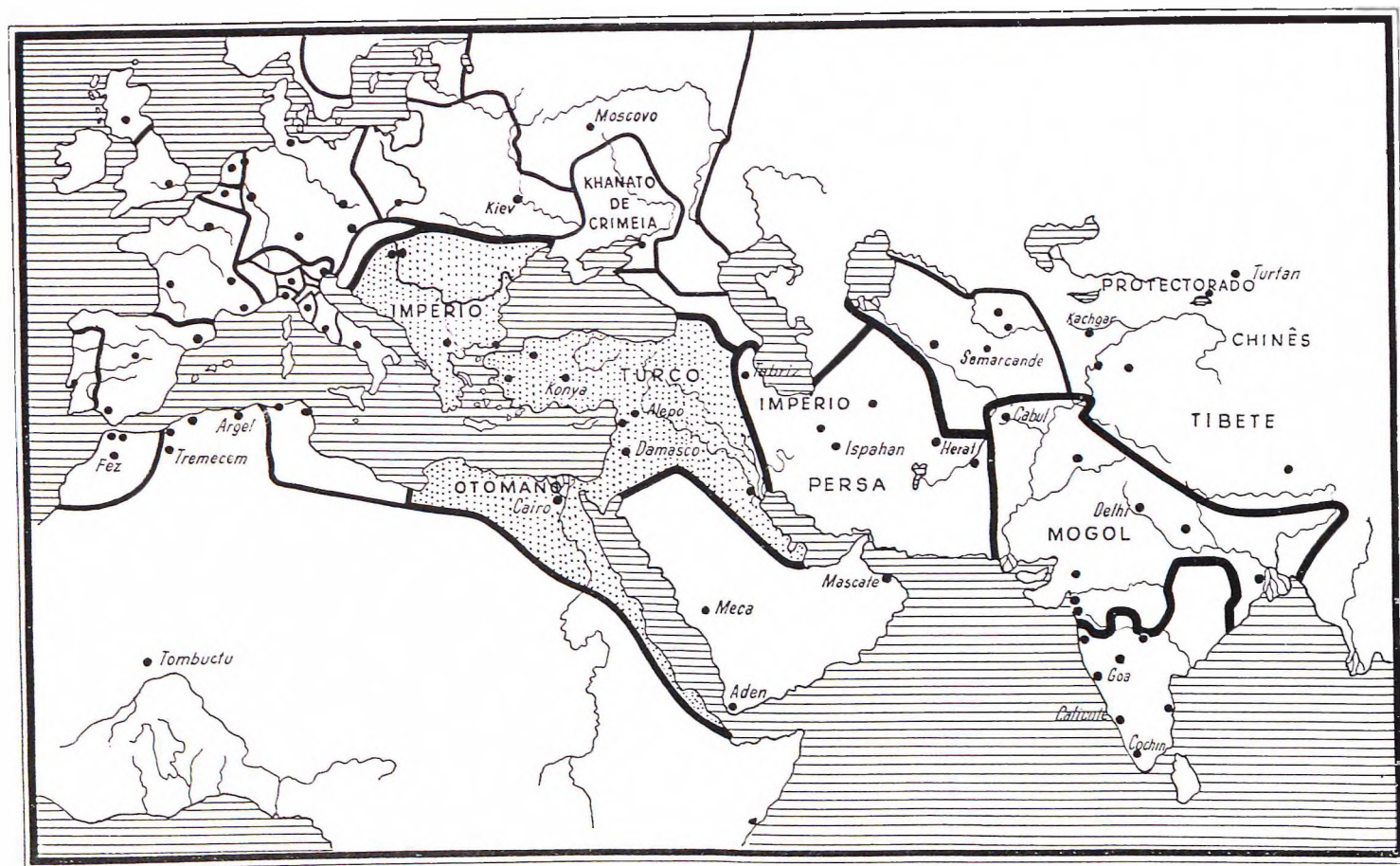
ou 6 «índios», entre eles dois mouros de Tunes que sabiam falar castelhano e genovês, embarcados em Calicute, e sobretudo um judeu mercador e lapidário nascido em Alexandria e que falava veneziano, hebraico, caldeu, árabe, alemão e um pouco de espanhol. Este Gaspar da Gama tratava há 30 anos na Índia «e a sabe assi esmeuçadamente toda e quanto nela ha e assi todas as terras d'acêrca e cousas delas des Alexandria pera lá e da India pera o sartão e Tartária até mar Maior» (carta de D. Manuel ao cardeal Alpedrinha de 28 de Agosto de 1499). A ele se devem a relação «dos reinos de Calecute para a banda do sul, e as cousas que cada reino ha e como valem» e um vocabulário malabar que andam anexos à narração da viagem da autoria de Álvaro Velho. A relação é sumária mas respeita ao Malabar e Coromandel, às ilhas de Ceilão e Samatra, aos reinos de Bengala, Sião, Pegu, Tenasserim, a Malaca e Patane; é sobretudo de carácter comercial — produções e preços — e militar — número de gente de peleja —, só se alonga nos costumes dos elefantes (como Nicolò di Conti); por toda a parte vê cristãos... Mas tanto esse judeu poliglota como os outros «índios» e a tripulação trouxeram um acervo de informes muito considerável, como se vê das cartas de D. Manuel e de Sernigi. Em particular sobre a produção, o comércio e o preço das especiarias e outras mercadorias, as moedas, os navios e a navegação, trato com a África Oriental e o Egipto, os mercadores mouros, a pescaria de pérolas, alimentação e vestuário na Índia, a cidade de Calicute, a presença chinesa, as ilhas das especiarias; quanto a Ceilão, constatam os portugueses que na Índia a identificam como a Taprobana mas que não é «tamanha como cá se cuidava» (é que «cá» a identificavam com Samatra). Em Lisboa o horizonte rasga-se assim de Alexandria a Malaca, mas com quanta ilusão, de mistura com abusões e fábulas. Os resultados das viagens do Gama e de Cabral — Diogo Dias completara o primeiro périplo africano entrando no mar Roxo — ficaram cartografados no mapa português dito de Cantino (1502), feito, no que à Ásia respeita, sobre portulanos mouros, como revelam a toponímia e as indicações de latitudes em polegadas. Não se utiliza Marco Polo, nem Ptolomeu. Compare-se com o *Atlas Catalão*: o grande progresso (além da forma completa da África) é o aparecimento da península indochinesa, figurando também Ceilão: assim a Taprobana é claramente Samatra. Numa palavra: conquista-se o Índico para a concepção da forma da Ásia. Mas as dimensões da Indochina estão exageradíssimas, ultrapassa em muito para o sul o equador (que ao invés corta na devida latitude a África e do qual está à devida distância a ponta da Índia), e a península está torcida para oeste, além de a forma geral ser muito incorreta; como incorrecta é a forma do golfo Pérsico, de tipo tradicional; Ceilão está deslocada para NE; o interior da Ásia aparece nu. Por aqui vemos a utilidade de que em tal momento se revestia a edição de Marco Polo e Nicolò di Conti. Em vinte anos, de 1498 a 1519, as velas portuguesas traçam os contornos da Ásia que o Índico banha e do Sudeste peninsular e insular, e feitores, mercadores e aventureiros colhem um cabedal de dados sobre todo o continente ao sul e a leste das cordilheiras montanhosas. Os mapas e roteiros de Francisco Rodrigues

PRINCIPADOS
RUSSOS
VASSALOS
DE
QIPTCHAQ
REINO
POLACO - LITUÂNIO
Kiev
KHANATO DE QIPTCHAQ
HUNGRIA
IMPÉRIO
Andrinopla
OTOMANO
Trebizonda
Konya
KHANATO
DE
Turfan
R. Tarim
DJAGHATAÏ
Samarcande
Kachgar
IMPÉRIO DE TIMUR
Bagdad
Herat
Cabul
Ghazna
TIBETE
MAMELUCO
IMPÉRIO
Cairo
SULTANATO
DE
DELHI
Delhi

2. Os impérios no começo do século XV — Próximo e Médio Oriente — O império e khanatos mongólicos, o império mameluco (Egipto-Sírio), o império otomano (anatólio-balcânico) e o sultanato de Delhi.

(1512-1513) introduzem no quadro as ilhas malaias de Samatra a Ceram, e ao norte a ilha Formosa. A *Suma Oriental* de Tomé Pires (1512-1515) e o *Livro* de Duarte Barbosa (1515-1518) pintam-nos todo o Oriente desde a Arábia ou desde Sofala até os Léquios (ilhas Riu-Kiu) e o Japão, Timor e Papua, incluindo a Pérsia e a China. São sem dúvidas obras feitas do ponto de vista do navegador, mas internam-se já profundamente no sertão das terras: refere-se na primeira a província chinesa de Chen-si (a oeste do Huang-Ho) e a província persa setentrional de Khorassane, indicando-se mesmo Samarkande (que é para nordeste do Amu-Dária). Ignora-se porém o Tibete e, de maneira geral toda a Ásia das estepes, por maioria de razão a Ásia da taiga. O número de topónimos costeiros é francamente esmagador em relação ao número de continentais. Em compensação, as descrições focam os principais aspectos da existência dos povos, desde as actividades económicas, os recursos técnicos, os modos de vida, a estrutura social (as castas, por exemplo, minuciosamente tratadas), as instituições políticas e a história política, aos costumes e às crenças religiosas. Cartogràficamente, são os mapas de Lopo Homem-Reineis, de 1519. Certas regiões virão a ser melhor conhecidas. Assim a própria Pérsia. Na embaixada de Baltasar Pessoa ao Xeque Ismael, em 1519, fora um António Tenreiro: de Ormuz por Lar foram a Xiraz, Ispahan, Kachan, Kum, Sultaniyah, Tabriz; preso pelos Turcos, depois de uma odisseia pelo Levante, Tenreiro voltou a Ormuz. Em 1528 o capitão mandou-o a Portugal com cartas para el-rei; desembarcado em Bassorah, atravessou o deserto até Trípoli e veio por Itália ao Reino. Estas duas viagens valeram-nos uma precisa descrição da Pérsia do Sofi, do mar Cáspio, da Síria, Palestina, Egipto e golfo Pérsico; refere, por exemplo, as vidraças nas frestas das casas de Xiraz e Tabriz, indica os sistemas de rega, as indústrias urbanas, faz-nos entrar na intimidade da vida das caravanas e dos caravançarás. Em 1565 também Mestre Afonso veio com recado do governador, por Ormuz e daqui em caravanas a Kachan, Tabriz. Alepo, Trípoli de Síria; quadros não menos precisos e minuciosos: por exemplo, descreve-nos com precisão o trabalho da debulha nas eiras, por carros com rodas com serras, indica que o aluguer dos camelos se paga segundo o peso da mercadoria; observa que «em toda a Pérsia mais se trabalha por plantar hortas e pomares que por edificar casas nem sumptuosos edifícios». Quanto à China, depois da primeira visão directa que nos dão as cartas dos cativos Cristóvão Vieira e Vasco Calvo, de 1524, é um outro cativo, anónimo, que em 1554 conta em Malaca a *Enformação de algũas cousas acerca dos costumes e leis do Reyno da China*, e Galeote Pereira, feito também prisioneiro (em 1549) que escreve um tratado sobre a China do Sul, especialmente importante quanto à justiça, traduzido para italiano e publicado em Veneza em 1565, depois vertido para inglês (Londres, 1577) e incluído nas colecções de Hakluyt e Purchas. *O Tratado em que se contam muito por estenço as cousas da China* do dominicano frei Gaspar da Cruz (que utiliza Galeote Pereira) saiu do prelo em Évora em 1569, com um apêndice sobre Ormuz: foi o primeiro livro impresso na Europa sobre o Celeste Império. Descreve os costumes chineses,

trata do chá, refere a Grande Muralha, trata do aproveitamento da terra, dos ofícios mecânicos, do vestuário, da administração pública, dos ritos e adorações (apesar da atitude negativa que perante eles assume); está a par da antiga expansão chinesa; são, porém, confusas (e prejudicadas pelas reminiscências clássicas) as suas noções sobre a Tartária e a Rússia, mas sabe dos costumes dos mongóis, das relações com Samarkande (e por aqui com a Pérsia e Ormuz). No conjunto, um quadro perfeitamente válido e que por longas décadas não será ultrapassado. A penetração portuguesa na Euro-Ásia das estepes e montanhas centrais só mais tarde e esporadicamente se fará, e permanecerá limitada. Em 1602 Bento de Góis, numa viagem da Índia à China, que dura 5 anos, vai de Diu a Agra, daqui à passagem de Khaïber por onde chega a Kabul, pelo Pamir passa a Yarkend, segue pela pista caravaneira da seda a Turfan e depois a Su-Tcheu (no extremo noroeste dos montes Richthofen). Em 1624 António de Andrade, passando por Agra, vai a Srinagar, no Cachemira, e atravessa o Tibete de oeste para leste. Depois de deambular, de 1629 a 1640, por todo o Oriente marítimo entre Goa e Macau, incluindo o Arrakan, Sebastião Manrique nesse último ano vai por terra da foz do Mahanadi ao delta do Ganges, sobe este rio e ao longo dele até Agra e daqui a Delhi, passa a Lahore, desce o rio Indo, regressa ao Norte, a Multan, contornando pelo nascente o deserto de Thar; de Multan passa à província de Kandahar e segue depois com uma caravana regular da Pérsia, que atravessa o deserto de Lut para ir ter a Ispahan; Manrique continua para Baghdad onde se agrega à caravana de Damasco; em Julho de 1643 estará em Roma. A forma total da Ásia só lentamente foi fixada. O mapa de Ruysch incluso na edição de 1508 em Roma da *Geografia* de Ptolomeu segue para o Índico no essencial a visão trazida pelos portugueses, mas quanto ao Extremo Oriente cita Marco Polo e inscreve que a Cipango chegaram os navegadores espanhóis; a Gronelândia está ligada à Terra Nova e a ambas a Ásia; a América do Sul, ao invés, aparece separada da Ásia por um oceano. Em 1499, Sernigi, escrevendo de Lisboa sobre a viagem do Gama, supunha que as ilhas a oriente do golfão Índico eram as Antilhas do rei de Castela. Os castelhanos estavam tão convictos de ter alcançado o Cipango-Ofir e encontrar-se perto da Aurea Chersoneso, que embora em Portugal desde 1501 a teoria geográfica dominante fosse a da continentalidade única das Américas, D. Francisco de Almeida parte em 1505 com instruções para ir pessoalmente a Malaca a fim de garantir o direito de prioridade da descoberta, e para estabelecer a sede do governo em Ceilão, assim ficar no centro do império a precaver as ameaças de Leste. Em 1514 Giovanni da Empoli continua a acreditar que as Antilhas de Castela e a Terra de Corte Real estão unidas a Malaca. Ainda em 1524 e 1527 os Espanhóis procuram o estreito que separaria o Continente Austral do Continente asiático-norte-americano, mas já em 1513-16 o embaixador Nettucci contrapõe inequivocamente as concepções portuguesa e colombiano-espanhola: para aquela as Antilhas não são índicas, não estão perto de Malaca. No mapa de Robert Thorne, de 1527, que traduz a concepção portuguesa, o Extremo Oriente (incorrectíssima-

Moscovo
KHANATO
DE
CRIMEIA
Kiev
IMPÉRIO
TURCO
OTOMANO
Konya
Alepo
Damasco
Cairo
Tabriz
IMPÉRIO
PERSA
Ispahan
Herat
Semarcande
Cabul
PROTECTORADO
CHINÊS
Turfan
Kachgar
TIBETE
MOGOL
Delhi
Goa
Calicute
Cochin
Mascate
Meca
Aden
Argel
Tremecem
Fez
Tombuctu

3. Os impérios islâmicos em 1555 — império otomano, império persa sefevida, império do Grão-Moghol.

mente cartografado) figura separado por oceano da terra firme única do Estreito de Magalhães à Terra Nova. Las Casas, na sua *Apologética História*, ainda intenta todavia demostrar que as Índias Ocidentais são uma parte da Índia Oriental (cap. XXII). No mapa-do-mundo da biblioteca de Leiden, de inspiração ptolomaica, de entre 1482 e 1488, o oceano circunda toda a terra mas o Índico é mar fechado e na Ásia figura o paraíso terreal. No mapa de 1492 que La Roncière atribui a Colombo (mas parece que não é) a terra continua a ser uma ilha, o Paraíso está no Oriente «longo tractu terrae et maris separatus»; no Cataio, identificado a Ofir, mora o Grão Khan. Vimos que as maravilhas de Mandeville conhecem então grande voga. Mas em 1569 escreverá frei Gaspar da Cruz, a propósito da geografia tradicional, «estas e outras cousas dos pigmeus que lutam com os grifos na Cítia e dos outros prodígios da Índia que daquelas partes afirmaram, ficaram fabulosas depois que a Índia se descobriu pelos Portugueses» (cap. IV). Nesse ocaso de Quatrocentos e primeiro terço de Quinhentos coexistem, afrontam-se e inter-influenciam-se três ou quatro grandes correntes geográficas. É a geografia tradicional da decadência romana e da Idade Média cristã, maravilhosa e imprecisa, dos meios de gabinete. É a geografia dos mercadores italianos e dos mendicantes, que revelou de modo positivo a massa continental pelos caminhos caravaneiros da seda e a abraçou por mar meridionalmente, incorporando a experiência náutica muçulmana e chinesa, mas que permaneceu de raiz terrestre. É a geografia ptolomaica do humanismo, também de gabinete, ao mesmo tempo científica e ultrapassada. É a nova geografia portuguesa, vista por mercadores e pilotos do ângulo da rota marítima — do miradouro do oceano Índico —, atenta às realidades de base da vida dos povos, que revela sobretudo a Ásia das Monções e ajuda a melhor conhecer a Ásia Islâmica, mas ignora o que está para norte das grandes cordilheiras centrais. De 1550 a 1554 Ramúsio publica a sua monumental colectânea onde inclui Odorico de Pordenone, Marco Polo, Nicolò di Conti, Ludovico Varthema, Duarte Barbosa, excertos de Barros, relações de viagens portuguesas ao Índico, venezianas à Pérsia. Assim se reúnem e completam a panorâmica vista da rota da seda e a vista da rota das especiarias, a do caravaneiro e a do navegador: a Ásia inteira surge aos olhos da Europa.

CAPÍTULO VIII

# O oceano Índico até ao século XVI

Completamente diferentes foram os papéis que desempenharam na história da humanidade os três grandes oceanos. Até finais do século XV o Atlântico formou barreira intransponível em quase toda a sua extensão em latitude, transposta tão-só na sua orla setentrional, e num único sentido, pelos intemeratos Vikings: mas a sua colonização da Islândia e do litoral gronelandês e as suas avançadas ocasionais até à América do Norte não exerceram influências no curso da civilização europeia nem no da civilização de além-Atlântico. Canoas monóxilas ou de casca de árvores dos Tupis, de igual modo que embarcações dos Caribes (com que foram povoadas as Antilhas) nunca atravessaram o oceano até África ou Europa. Da fronteira vertente africana também nunca as almadias ou jangadas se abalançaram a demandar terras além do horizonte; todavia algumas atingiam dimensões consideráveis e não se exagerarão seus préstimos na navegação dos rios de Guiné ou até das ilhas junto à costa da terra firme (por exemplo, as ilhas dos Ídolos, hoje ditas de Lós) e ao longo de curtos trechos do litoral. Entre o estreito de Gibraltar e o mar do Norte navegava-se desde o Neolítico final e Idade do Cobre; mas se as galés púnicas desceram a costear Marrocos, e, querem alguns, até o Sáara e parte da Guiné, se as Afortunadas (Canárias) foram, na Antiguidade, algumas vezes visitadas, nem sequer à Madeira, Açores e ilhas de Cabo Verde chegaram os navios fenícios, gregos, romanos, medievais cristãos e muçulmanos. Na formação e evolução das sociedades e civilizações euro-africanas não há jamais que ter em conta os povos das Américas nem quaisquer relações com eles, e quanto às sociedades e civilizações do Novo Mundo também não há que fazer intervir quaisquer relações com aqueles outros continentes. Se a Euro-África e as Américas estiveram assim de costas voltadas durante milénios, ao invés desde o litoral atlântico da primeira ao litoral atlântico das segundas circularam gentes e bens culturais por toda a faixa que se desenrola através da Euro-

-Ásia, do Índico, do Extremo Oriente e do Pacífico. O povoamento humano, e inclusivé vegetal, e a evolução das civilizações das Américas são hoje unânimemente, explicados a partir de focos extremo-orientais. Se as primeiras vagas humanas, como, posteriormente, as que introduziram, com o Mesolítico, os Esquimós, e no Neolítico as sociedades agrícolas, chegaram pelo caminho do litoral siberiano, estreito de Behring e Alaska, no I milénio antes de Cristo houve certamente viagens marítimas a partir da Indochinha, da Indonésia e da China através do Pacífico, as quais alcançaram as costas americanas e neste continente introduziram formas artísticas e exerceram outras influências (Varagnac, *O homem antes da escrita*, caps. VII e XII).

De ilha em ilha, percorrendo distâncias fantásticas, nesse oceano sulcavam continuamente as pirogas com flutuador de Melanésios e Polinésios, sobretudo no sentido oeste-leste; em sentido oposto alcançarão Madagascar. Já desde o III milénio a. C. se tinham tecido relações marítimas permanentes entre a Insulíndia, Formosa e o Japão (*obra cit.*, p. 327). Ora também desde cerca de 3000 a. C. que se urdiam os fios da navegação em várias zonas do Índico, e ao dealbar a era cristã todo o oceano, com excepção do *Mare Prasodum*, constitui uma teia económica e cultural: isto, quinze séculos anteriormente a começar a derrubar-se a pluri-milenária barreira do Atlântico (para cuja importância chamou a atenção Théodore Monod e, na sua esteira, Lucien Febvre). Enquanto a Europa se desenvolve, até a era quatrocentista, à beira do oceano mas sem que a sua vida por ele seja profundamente penetrada e sem que por ele se aventure ao longe, ao redor do Índico as diferentes populações vão-se interligando pelas vias marítimas e as suas economias não dispensam tais conexões longínquas de navegação. A África setentrional liga-se ao complexo mediterrâneo, a ocidental permanece mole de terra firme sem respiração marinha; em contraste, o Oriente afro-asiático é oceânico. Por isso Tomé Pires, levantando a sua *Suma Oriental*, sublinha que reino sem portos é como casa sem portas. Em 1515 Andrea Corsali salienta que, como «in molte parti mancano le vettovaglie, nè si possono da un loco all'altro condurre senza navigarle» — e daí a facilidade com que os Portugueses, cuja armada será senhora do mar, se assenhorearão das partes orientais (Ramúsio, t. I, f. 179); um século volvido, Duarte Gomes Solis destaca que no Oriente o senhorio do mar é a chave da abundância ou carestia (*Alegación*, 1628, ff. 23v-24).

Na história do descobrimento do Índico e da construção do complexo económico deste oceano podemos distinguir talvez as etapes seguintes: 1.ª III e II milénios, prolongando-se até ao século VIII a. C.; 2.ª Do século VIII a. C. até cerca do início da era cristã; 3.ª De inícios da era cristã até ao século XI; 4.ª Do século XI ao final de Quatrocentos; 5.ª De final de Quatrocentos ao século XVII; 6.ª Do século XVII para cá.

Durante a primeira etape, que se desenrola por mais de dois mil anos a partir de alturas de 3000 a. C., no Sudeste asiático cria-se um complexo de civilização que abrange penínsulas e ilhas, interligando-se cada vez mais por via marítima; deve

datar de então a piroga com contrapeso disposto paralelamente ao seu eixo longitudinal, a uma certa distância, e a ela ligado por duas travessas, de modo a assegurar a boa flutação mesmo em mares difíceis. Entretanto, o Egipto faraónico ia lançando as suas expedições pelo mar Roxo, em direcção ao país de Punt, onde vai buscar incenso, mirra, escravos, animais e produtos exóticos; no II milénio a. C. é provável que os barcos egípcios tenham atingido Socotorá; da Mesopotâmia meridional os Sumérios, e depois os Babilónios avançam pelo golfo Pérsico, entrando em contacto, por meados do III milénio a. C., provavelmente, com a bacia do Indo e sua civilização, graças a navegação costeira. Não será demasiado aventuroso datar deste período a invenção de bom número das múltiplas embarcações de pesca e cabotagem e a formação dos pequenos portos que são a sede de tais fainas. Travessias oceânicas, certamente que ainda não. Mas a literatura védica mostra já que, entre os séculos XI e VIII a. C., os Árias da Índia traficam por mar; e de então data também a pescaria de pérolas no golfo de Manar, apelidado Salabham, o mar do ganho. É com o I milénio a. C., todavia, que parece surgir a verdadeira navegação oceânica e que se formam os grandes portos ligados ao tráfico longínquo. No mar Roxo é o esplendor de Coçair, e Salomão funda, no golfo de Akaba, Ezion-Geber, donde os Fenícios partem para Ofir; do litoral ocidental e meridional da Arábia, Mineus e Sabeus não temem demandar a África oriental e talvez o golfo Pérsico, ligado agora regularmente, por outro lado, ao Noroeste indiano, onde o grande porto é Bharukhacha (Baroche, hoje Broach), que comercia activamente, por essa via, com Babilónia (séculos VII e VI a. C.). Ao que parece, desse golfo Pérsico navega-se mesmo até à China, onde se encontraram moedas babilónicas (Sastri, *History of South India*, p. 76). Outras rotas que então se traçam e começam a ser percorridas com regularidade: de Bengala para Ceilão, por um lado, para a Birmânia, de outro; da Índia meridional para o «país do ouro», Suvannabhumi, ou seja, o Sueste asiático. Desde o século V a. C. que os testemunhos atestam viagens longe da terra, sem sequer a ver, durando por vezes seis meses, Sob a dinastia máurya, que criou o primeiro império pan-indiano, floresce a construção naval como actividade permanente. Estes seis a oito séculos de experiência das viagens por mar levam os Asiáticos a descobrir o fenómeno das monções, com a sua periodicidade tão favorável ao estabelecimento de carreiras regulares transoceânicas (Sastri, *ob. cit.*, p. 76); deles vão haurir os Gregos, e em particular Hípalo por alturas de 45 d. C., retransmitindo esse conhecimento aos outros Mediterrâneos (Sírios, Romanos, etc.).

Fora a um grego, Escilax, que o persa Dario confiara a viagem de exploração desde o Indo até Arsinoë, no golfo de Suez, na última década do século VI a. C.; a viagem durou dois anos, e foi costeira, reconhecendo longamente os lugares. Entre 600 e 595 a. C. navegadores fenícios tinham sido enviados pelo faraó Necao costear a África oriental, com o propósito de circum-navegar o continente negro (o que é muito duvidoso tenham conseguido). Tais explorações fenícias e gregas iniciam o *processus* de descobrimento do Índico pelos Mediterrâneos; embora não seja

de excluir que essas, e outras tentativas a que nos vamos referir, contribuíssem para o conhecimento do oceano pelos próprios povos orientais, não é por elas que passa fundamentalmente a construção do mundo índico. No horizonte helénico do ocaso do século V a. C. entra a Arábia Feliz — *Arabia Eudaemon* —, como se vê de Aristófanes e Eurípides. Mas o novo impulso resulta da formação do império de Alexandre. Por ordem deste, o grego Nearco começa em 325 a. C. a descer o rio Indo, e numa viagem de ano e meio explora todo o litoral meridional asiático até à entrada do golfo Pérsico e este mesmo golfo até o fundo, nomeadamente as ilhas de Quíxeme e Ormuz. Outras expedições partiram do Egipto e atingiram o Yémene; a exploração do mar Roxo, prolongando-se ao golfo de Ádem, continua com os Ptolomeus do Egipto. Na segunda metade do século II a. C. Eudoxo de Cízico, desaferrando da costa egípcia, alcança mesmo a Índia, e os Gregos continuarão traficando, em concorrência com os Himiaritas, ao longo da costa da Somália e da Arábia meridional até à entrada do golfo Pérsico, e em começos do século I a. C. descobrem (a descoberta, evidentemente, do ponto de vista mediterrâneo) e povoam Socotorá. Pelo golfo Pérsico os súbditos dos Selêucidas procuram inserir a sua navegação e seus tratos entre as barreiras dos diferentes povos ribeirinhos, esforçando-se por firmar a ligação marítima entre o Eufrates e o Indo. No século I a. C. e durante o império romano intensifica-se a penetração naval e comercial de Mediterrâneos no Índico, sobretudo por Gregos, Sírios e Egípcios. Warmington distingue quatro etapes no reconhecimento do fenómeno das monções e seu aproveitamento na navegação pelos Mediterrâneos (*The Ancient Explorers*, cap. 4). A primeira é a das viagens costeiras ao longo da Arábia. Na segunda traça-se rota um pouco mais distante de terra, a qual leva da entrada do mar Roxo ao delta do Indo. Em terceira fase corta-se mais engolfado dos mesmos pontos de partida para o golfo de Cambaia — o principal termo é Barygaza, a antiga Bharukhacha (Baroche). No segundo terço do século II, por último, os Gregos realizam a viagem em direitura do Bab el-Mandeb para o Malabar e Ceilão. No golfo de Bengala também à fase costeira sucede a travessia da sua zona setentrional, depois a travessia mais a sul, da região de Orissa (na Índia) para o golfo de Martabam; derradeira etape: a rota engolfando-se em direitura do cabo Comorim ou de Coromandel e de Ceilão para as ilhas Nicobares e o estreito de Malaca, com regresso pela ponta setentrional de Samatra (e ainda a navegação pelo sul da fieira de ilhas que meridionalmente orlam Samatra). Os Gregos chegam mesmo a avançar para o golfo de Sião e talvez mesmo até o Tonquim (uma das possíveis localizações de Cattigara); no entanto a sua penetração no Extremo Oriente não passou de ténue, afirmou-se principalmente pelo envio de produtos vários e moedas. O comércio intenso faz-se entre portos do mar Roxo — Myos Hormos, Berenice, etc. — e Barygaza, Sul da Índia (em especial Muzíris), incluindo a costa de Coromandel, onde se instala a feitoria «romana» de Arkiamédu: deficitário para o mundo romano, que expede sem contar os seus áureos e outras espécies; do lado mediterrâneo, está nas mãos sobretudo dos Gregos — Gregos são

provàvelmente os *Yavanas* que as poesias em língua tamul indicam trazer por mar, em grandes navios, ouro, e levar pimenta de retorno. (Mookerji, *Indian Shipping*, p. 135; Cary e Warmington, pp. 102-103). O maior número de moedas romanas foi encontrado na região de produção de berilo, e posteriormente na área algodoeira (Mookerji, pp. 124-125). O horizonte da economia e do conhecimento geográfico «romanos» é-nos dado pelo *Périplo do mar Eritreu* (século I) e, meio século depois, por Ptolomeu. Abrange a leste até a *Aurea Chersoneso* ou *Khrysé*, isto é, a Indo-china, terminando em Cattigara; ao longo da costa africana até alturas da futura Sofala.

Se Fenícios e, depois, Gregos navegaram por várias vezes no Índico, a expansão dos Mediterrâneos neste oceano foi predominantemente comercial, viajando os mercadores com frequência a bordo de barcos asiáticos, e muito menos naval e náutica. As etapes no conhecimento das monções e seu aproveitamento para a navegação consistem sobretudo no progressivo aprendizado pelos Mediterrâneos das práticas anteriores dos próprios Orientais. Assim, o alargamento do horizonte greco-romano até a Áurea Quersoneso e Cattigara não deve usurpar o primeiro plano, nesta história do Índico nestas duas fases, à intensificação da circulação marítima devida a bom número dos povos ribeirinhos do oceano — Árabes (mesmo ante-islâmicos), Guzerates, Malabares, Cholas — e Malaios. Indicámos que na Insulíndia se inventara um meio eficaz de navegação marinha: a piroga com flutuador lateral paralelo. Desse mundo insular malaio os povos vão irradiar, a bordo de tais embarcações, pelo Pacífico, e doutra banda para o Ocidente. Não sabemos quando é que tais migrações para oeste começaram; não, decerto, anteriormente a 500 a. C., nem, de certeza, são posteriores ao século VIII da era cristã. Devem as primeiras remontar aos últimos dois séculos a. C., vindas das ilhas mais orientais, com escala em Bornéu e, seguidamente, em Samatra. A piroga com flutuador, de vela quadrada, encontra-se nas ilhas Andamanes, em Ceilão, no Sueste da Índia, em Mangalor, na costa oriental de África entre as ilhas Lamou e Moçambique, nas ilhas Comores e em Madagascar, sobretudo no litoral oeste. Tal deve ter sido o trajecto desses extraordinários aventureiros indonésios, autênticos *Vikings* dos mares orientais: com razão sublinha H. Deschamps, que neste ponto temos seguido (*Histoire de Madagascar*, pp. 26-29 e 39-40), quão fantástico feito era atravessar em piroga com flutuador os 3 000 km desde o Sul da Índia à costa africana. A partir do século VI formam-se em Samatra e Java poderosos impérios e a construção naval aperfeiçoa-se e incrementa-se; surge nesse mundo malaio o navio grande de dois mastros, com flutuador lateral (representado, por ex., em Borobudur). Mercadores e piratas atravessam o oceano, frequentam a costa do continente negro (donde levam escravos para a China) e da base de Madagascar, onde se instalaram, lançam outras expedições; estas intrépidas viagens indonésias continuam até o século XIII. Devem ter beneficiado dos conhecimentos hauridos de Indianos, Árabes e Persas que frequentavam o Extremo Oriente.

O outro grande fio condutor da história do Índico nesta terceira etape que estamos agora a estudar é a expansão indiana para a Indonésia. São sobretudo os Cholas (de Coromandel) e os Indianos de Kalinga (Orissa) que vão irradiar, estes para Ceilão e para a Birmânia, aqueles para a bacia de Mékong (reino de Fu-nan, no século I, formando um império no século II), Península Malaia, ilhas de Samatra e Java, onde, na primeira, se constitui o império marítimo de Çrivijaya (até ao século VII), depois, na segunda, no século VIII, o dos Sailendras, dominando aqueloutro e os mares da Insulíndia e o Cambodja. Ao abrir o século IX é o reino khmer de Angkor, cujo esplendor durará quatro séculos; mas desde o século X reafirma-se o senhorio marítimo de Çrivijaya, que apesar de sofrer no início do século XI o ataque de uma armada chola, se mantém até o século XIV, sucedendo-lhe, como poder naval, o reino de Madjapahit, em Java. Entretanto o budismo de Ceilão irradiara para a Birmânia. Tal formação de reinos indianizados no Sueste asiático fez-se por influência cultural de um escol hinduísta e budista que se deslocou ao apelo daqueles povos malaios e por vontade própria de missionação, e também, não obstante a negativa de certos historiadores como Van Leur, no sulco de uma expansão mercantil e marítima. No século I, atesta-o o *Périplo do mar Eritreu*, navega-se regularmente do extremo sul-meridional da Índia para o Sueste asiático — e o que se poderia pretender de Suvannabhumi, o mesmo é dizer Khrysé, o país do ouro, a Áurea Quersoneso, se não ouro? (Contràriamente a surpreendente afirmação de A. Toussaint, essa «Índia exterior» era precisamente a região do mundo de maior produção desse metal precioso). Por outro lado, os antigos poemas em tamul revelam inequìvocamente que nos primeiros séculos da era cristã, e já um pouco antes, os navios cholas iam de Coromandel aos portos gangéticos, a Kakalam (foz do Irrauadi), ao arquipélago malaio — a Chavakam, que é Samatra ou Java — e a Ceilão (V. Smith, *Early History of India*, p. 415). No século VI estabelece-se carreira directa entre o Guzerate e a Pensínsula Malaia e ilhas (até aí essa ligação marítima fazia escala na costa oriental da Índia, em Amaravati) (Mookerji, *Indian Shipping*, p. 168). Mas entre o golfo Pérsico e o Extremo Oriente o mercado intermediário continua, como no tempo de Cosmas Indicopleustes (em 535), a ser Ceilão, aonde afluem a seda chinesa e as especiarias indonésias.

Terceiro grande fio condutor: a expansão comercial-marítima iraniana e árabe. Através de provas linguísticas (topónimos e etnónimos, e certos nomes de mercadorias) julgara G. Ferrand ter demonstrado que os Persas precederam os Árabes na navegação do Índico e do Extremo Oriente, nos séculos IV-VII; só no século IX navios árabes teriam chegado à China, ao passo que já em 671 haveria notícia de barco persa a fazer a viagem de Cantão para Samatra, e em 717 toda uma frota persa — 35 navios — ia de Ceilão àquela ilha e depois a um porto chinês (*Relations*, t. I, pp. 2-3). Todavia não parece hoje contestável que já anteriormente a Mafamede houvesse navegação árabe no oceano. Os primeiros árabes islamizados visitaram a Índia, Ceilão e ilhas orientais, como mercadores e navegantes (Otto Spies, *An Arab Account of*

*India*, p. 3). E os argumentos de Ferrand foram refutados por Sauvaget (introd. a *Relation de la Chine et de l'Inde*, pp. XXXV-XXXIX). Na realidade, é contínua a linha desde Sabeus, Mineus e Himiaritas dos litorais da Arábia, quer para a costa oriental de África, quer para a Índia. Para o Extermo Oriente Árabes e Persas parece terem viajado de concerto; a meio do século VIII a sua colónia estante em Cantão é numerosa e chega a revoltar-se contra as autoridades chinesas. No golfo Pérsico os Árabes vão crear Bassorah (depois de o califado passar para Baghdad, em 750), e desenvolver Mascate no golfo de Oman, enquanto o grande porto persa, mas com larga presença de árabes, é Siraf. Aqui se reúne, em 851, o primeiro conjunto de notícias relativo ao oceano e à Índia e China: *'Ahbar As-Sin Wa'l-Hind*. Siraf tem o seu apogeu no século X e primeira metade do XI, decaindo no final deste século; o que é certo é que entretanto o golfo Pérsico arrebatara ao mar Roxo o primeiro lugar nas relações do Ocidente com o Índico.

Esta expansão árabe e persa não deve, no entanto, fazer-nos esquecer que navios da Índia, hindus, de Barygaza sobretudo, frequentam a costa de África e da Arábia; há uma colónia hindu em Socotorá; e os navios cholas vêm de Coromandel a Muzíris, no Malabar: como se vê já no *Périplo do mar Eritreu*, no século I. Tal navegação não acabou seguidamente, embora restrita pelas actividades árabes e persas. São os Árabes, porém, que mais irradiarão através de todo o Índico, a partir do século VIII, descendo em latitude até Madagascar quer na costa ocidental quer na oriental, e até Sofala, incrustando uma fieira de cidades marítimas desde Mogadoxo até aquele entreposto do ouro. Em 1570-1574 o P.^e^ Monclaro dirá: «A cidade [Quíloa] está em ũa ilha junto da terra; e segundo vi nas outras cidades e povoações dos Mouros, todas estão ou em ilhas ou junto do mar. Parece que tiverão o mesmo modo da conquista naquela terra, que nós na Índia, senhoreando soomente a faldra do mar.» (em Theal, t. III, p. 164). Da mesma forma nos litorais da Índia meridional (Dekkan) e na Insulíndia. Mas a partir da Mesopotâmia há também uma irradiação islâmica terrestre, com formação de grande unidades territoriais no Norte da Índia. O que há que salientar, é a prodigiosa ubiquidade dos Muçulmanos, que os Portugueses ainda poderão constatar. Assim, Afonso de Paiva e Pêro da Covilhã foram do Cairo ao Tor em companhia de mouros de Tremecem e Fez que passavam a Ádem; o Gama encontra em Moçambique um mouro natural do reino de Fez, e o corretor das mercadorias em Calicute, Monçaide, é natural do reino de Tunes e tivera comunicação com os Portugueses em Oran; em 1507 está em Ormuz, quando Albuquerque aí vai, um mouro natural do reino de Granada; em 1508 entre os estantes de Diu conta-se Cide Ale, também de Granada, em cuja tomada pelos Reis Católicos conhecera D. Francisco de Almeida. No segundo quartel do século XIV Ibne Batutah encontra um maghrebino nas Maldivas, um outro em Bengala, um terceiro em Baghdad, um natural de Khorassane em Ceilão; e assinala o caso de dois irmãos mouros de Tânger, um dos quais está na China e o outro na Guiné.

A quarta fase da história do Índico que distinguimos estende-se do século XI à abertura do caminho marítimo do Cabo. A área e a teia de rotas de navegação estão demarcadas e traçadas: da latitude de Sofala para o norte, a ocidente, e da latitude das águas meridionais de Java também para o norte, a nascente, desenrolam-se em larga faixa elíptica de concavidade voltada para o sul; delas está excluída a grande zona meridional-central do Índico, para baixo do equador entre os meridianos de 55º e 100º de longitude L. Esta zona morta corresponde ao *Mare Prasodum* dos Antigos, que também lhe chamaram «mar obscuro». Mas, se não a contarmos, o oceano Índico vive agora os seus séculos de apogeu sob o senhorio dos próprios Orientais. Assim como, na fase precedente, de um foco exterior — a Insulíndia — foi penetrado de lés a lés pelos navegadores das pirogas com flutuador, nesta acolhe a presença dos que vêm de outro grande foco de creação naval: os juncos chineses. O comércio marítimo entre a China e a Índia remonta pelo menos ao primeiro terço do século VI, porquanto aparece explicitamente referido por Cosmas Indicopleustes, como sublinhou Mookerji. Sabemos que os Chineses estão presentes no arquipélago malaio no século V, e vão até à Índia, Pérsia e Arábia no século seguinte. Talvez sobretudo a bordo de navios ocidentais, no que a estas três últimas regiões se refere. Seja como for, começando Árabes e Persas a frequentar Cantão e a estancear aqui, os Chineses iam conhecendo melhor o mundo ocidental: a primeira menção da África em texto chinês data de meio século IX, e resulta de informações dadas pelos mercadores persas.

Mas o caminho marítimo entre a China e a Índia teria sido descoberto e as carreiras estabelecidas pelos Ocidentais ou pelos Chineses? Do século VII ao XI sucedem-se as batalhas navais entre Chineses e Tchams, junto ao Tonquim: deve tratar-se, pois, de período de intensa construção naval e de aperfeiçoamentos, e mesmo de creações originais — o junco de mar alto existe já na primeira metade do século IX (é explicitamente referido no *'Ahbar As-Sin Wa'l-Hind*) e define-se plenamente até o século XII; é neste tempo que se constitui a grande arte náutica chinesa. Nos *Anais* da dinastia T'ang está inserto um itinerário por mar desde Cantão a El Obollah e Bassorah, no golfo Pérsico (prologando-se até Baghdad), devido a Kia Tan, e de entre 785 e 805; mesmo que inicialmente colhido de informadores desta última região, deve ter servido a navios chineses. Ninguém contesta que estes frequentam Coulão, no Malabar. Mas o livro das *Maravilhas da Índia* (no n.º 46) indica que o primeiro piloto a ir à China e voltar andara antes a bordo de navio chinês. O *'Ahbar As-Sin Wa'l-Hind* descreve-nos a rota que seguiam os juncos: de Cantão iam a um porto de costa de Tchampá, daqui iam fazer escala à península no futuro dita de Malaca, passavam pelas ilhas Nicobares, atravessavam o mar de Harkand (golfo Gangético) e escalavam Coulão; desta cidade do Malabar engolfavam-se de novo para Mascate, donde seguiam para Siraf, ponto final da sua carreira (§§ 13, 14 e 15). Como se vê, tratava-se inequivocamente de viagem de alto mar, transoceânica, cortando pelo golfão quatro vezes, sem avistar terra durante um mês ou

mais nas duas derradeiras etapes. Que se trata indubitàvelmente de navios chineses, basta ler essa relação árabe: no § 14, falando da alfândega de Coulão, informa-nos de que se cobram de cada navio chinês 1 000 dirhemes, ao passo que dos de outras nacionalidades se cobram 10 a 20 dinares; e no § 13 lemos: «No que respeita aos lugares aonde vêm, informa-se que a maioria dos navios chineses metem a carga em Siraf, onde são trazidas as mercadorias de Bassorah, de Oman e de outras regiões, e onde são embarcadas a bordo dos navios chineses», e adiante referenciam-se uns escolhos no golfo Pérsico entre os quais podem passar navios pequenos mas não os chinesese. Abonado por tais fontes, Sauvaget conclui até (vemos que ficaram pulverizadas as negativas de Hourani, para o qual só a partir de Trezentos a navegação chinesa teria ultrapassado Coulão para oeste) que «os Chineses contribuíram para iniciar os Árabes na navegação para o Extremo Oriente e que foi a bordo dos seus juncos que os mercadores do golfo Pérsico efectuaram as primeiras travessias dos mares do Sul» (p. XXXIX). É talvez de admitir que o trajecto entre os portos chineses e a entrada do Índico se deva às explorações e iniciativas de Chineses (e talvez Tchams), que teriam aproveitado a experiência de Indianos para o trajecto da Península Malaia até Ceilão e Coulão, e depois a prática de Árabes e Persas para o trecho desde o Malabar até Siraf; Árabes e Persas teriam, por seu turno, aprendido com os Chineses a navegação do Extremo Oriente. Em relação aos começos do período Song (960-1278) encontra-se no *Chün-kuo-li-pi-shu* também um roteiro de Cantão até à Índia. O comércio chinês não cessa de se expandir para oeste. Nos século XI-XII e começos do XIII encontram-se «caixas» (moedas) chinesas em Mogadoxo, na costa oriental africana. A meio do século XIII os juncos começam a frequentar Ádem, conforme atesta Ibne Sa'id (P. Paris, em «T'oung Pao», 1951, pp. 366-371). Em 1291 uma armada chinesa foi levar uma princesa que ia casar com o *khan* da Pérsia; compunha-se de 14 navios, de quatro mastros cada, dos quais uns cinco tinham tripulações de 250 a 260 homens; partiu de Pequim, fez escala em Samatra ao fim de três meses, e em mais dezoito meses alcançou o golfo Pérsico (Marco Polo, liv. I, cap. 1). Mas só no primeiro terço de Quatrocentos é que os Chineses visitarão a África oriental. Entre 1405 e 1431 foram enviadas sete expedições de esquadras poderosas ao Índico; as três primeiras tiveram como objectivos Java, Samatra, Malabar e Ceilão; a quarta dirigiu-se às Maldivas e alcançou Ormuz (não foi, contràriamente ao que escreve Toussaint, a primeira a aventurar-se além da Índia: basta lembrar a de 1291). A quinta expedição, do eunuco Tcheng-Huó, em 1417-1419, visitou Melinde; na sexta, em 1421-1422, Hong Pao levou embaixadores a Brava e Mogadoxo; uma sétima, em 1431-1433, dirigiu-se igualmente à África oriental; Ádem também foi visitada mais de uma vez. Orlando Ribeiro chamou a atenção (*Aspectos e problemas da expansão portuguesa*, pp. 75-85) para o paralelismo cronológico destas navegações chinesas para o Extremo Ocidente com os pródomos da expansão marítima portuguesa; aquelas, aliás, muito mais avançadas — dir-se-ia que aos Chineses ia caber a descoberta do globo...

Todavia essas expedições não tiveram seguimento. A razão apontada por Duyvendak afigura-se-nos desproporcionada com o esforço dispendido e com o retraimento final: destinar-se-iam a buscar a girafa, considerado o símbolo da felicidade, e a desilusão ante o animal real (e sua ineficácia para atingir tal fim), bem como a reacção contra os eunucos (que comandavam as expedições) é que teriam levado à desistência. Na realidade, trata-se de sete expedições muito poderosas de meios e que vão batendo sucessivamente todas as regiões para poente, desde a Insulíndia, passando por Ceilão e Malabar, até Ormuz, por um lado, Ádem, por outro, e a sudoeste os portos africanos. Para aqui de há alguns séculos que era exportada porcelana chinesa, em relação com a formação de escápulas para mercadorias ricas que constituíram as cidades marítimas muçulmanas do litoral levantino da África e ilhas fronteiras. Deve considerar-se que estamos perante um autêntico imperialismo oceânico, na linha de continuidade da grande expansão mercantil e de navegação que se processava desde o século IX o mais tardar. Mas ao abrir o segundo terço de Quatrocentos o Império do Meio desiste do senhorio do Índico: o mais natural é que aquelas sete expedições tenham revelado as dificuldades de o firmar em permanência, o que teria exigido a conquista de bases (como fará Albuquerque). Estamos, além disso, muito provavelmente numa fase de retracção económica geral (também no Extremo Ocidente é o declínio marítimo e comercial catalão-aragonês), e ainda, com igual probabilidade, ante efeitos do antagonismo muçulmano. Josefe Índio dirá em 1501 aos Portugueses que dantes os do Cataio frequentavam Calicute, onde tinham até feitoria; mas há cerca de 80 ou 90 anos (repare-se que caímos na época das grandes expedições referidas) o Samorim ultrajou-os; vieram com enormíssima armada e destruíram a cidade; depois não voltaram, passaram a ir a uma cidade do rei de Narsinga (Montalboddo, liv. VI, f. 239). É este um exemplo do que pode ter acontecido noutras praças indianas e mais ocidentais, por instigação dos concorrentes mouros possìvelmente. E a embaixada a Brava e Mogadoxo pode entender-se como tentativa de, obtendo a presença chinesa, conseguir melhores condições para o comércio local. Seja como for, o que é certo é que durante centenas de anos, desde provavelmente a primeira metade do século IX, se não antes, até abrir o segundo terço de Quatrocentos, juncos e mercadores chineses estiveram bem presentes em quase todo o Índico, onde o seu papel foi particularmente importante nos séculos XIII e XIV até 1431. Ainda no século XVI os Portugueses sentiram bem essa passada presença. Assim, Garcia de Orta, por exemplo, assinala que os Chins iam outrora vender mercadorias a Malaca, Ceilão, Malabar, Ormuz, Arábia; em Calicute tinham feitoria — a Chinacota; eram tantos os seus navios no Índico ocidental que de uma vez chegaram a entrar conjuntamente em Ormuz 400, e de outra nos baixos de Chilam ter-se-iam perdido uns 200; da pátria traziam ouro, panos de seda, porcelana, almíscar, aljofre, pedra-ume, etc. (Josefe enumerara: panos de seda, cobre chumbo, estanho, porcelana, almíscar); em Ceilão carregavam canela, no Malabar pimenta e cardamomo, em Malaca noz, sândalo, maça, cravo, linaloés (Josefe infor-

mara que da Índia levavam coral e especiarias); desempenhavam até o papel de intermediários entre mercados e escápulas do Índico ocidental; pois iam vender a canela de Ceilão e Malabar a Ormuz e à Arábia (*Colóquios*, t. I, pp. 202-206). Ma Huan, no século XV (p. 214), descreve-nos, por exemplo, o comércio chinês em Ceilão: traz almíscar, tafetás de côres, porcelana azul, «caixas» de cobre, cânfora, e retorna pérolas e pedras preciosas; no regresso transportam os juncos com frequência embaixadores cingaleses que vão à corte da China (nesta linha é que se situam, como sugerimos, as expedições quatrocentistas). Os Portugueses já pràticamente não os encontraram no Índico pròpriamente dito em Quinhentos, mas apenas em Malaca e para lá; é possível, todavia, que não tivessem desaparecido inteiramente, e reencontrá-los-emos no golfo de Bengala a partir de 1580 o mais tardar. Voltemos ao período de apogeu. Ibne Batutah, no segundo quartel de trezentos, assinala que o porto do Malabar mais próximo da China é Coulão, e por isso é aqui que vem a maioria dos mercadores chineses (t. IV, p. 100); mas os juncos passam a invernada em Pandarane, e aqueles mercadores, como os de Java, Ceilão, Maldivas, Yémene, etc., reúnem-se com frequência em Calicute: Ibne Batutah encontrou aqui treze navios chineses (pp. 88-90); o terceiro porto frequentado pelos juncos chineses é o de Hily (p. 81). Esta presença chinesa bem afirmada é o traço distintivo deste quarto período da história do Índico. Outros estão sujeitos a controvérsia: assim, teria ou não havido interrupção do comércio marítimo entre o golfo Pérsico e a Índia do século XI no ocaso (decadência de Siraf) até o XIV? Aubin negou-a, com argumentos válidos. A importância relativa das vias — golfo Pérsico e mar Roxo — é que não pode deixar de ter variado.

Convém fazer o balanço antes da entrada em cena dos Portugueses. Comecemos por inventariar os tipos de navios e formas de construção naval.

Na costa oriental de África e ilhas adjacentes encontramos pangaios e zambucos. Uns e outros são embarcações pequenas e fracas, de madeira leve, sendo os troncos e ramos de árvores ou o tabuado atados com fio de palma ou cairo, sem qualquer pregadura ou juntura metálica; o fundo é chato (por causa dos muitos baixios) e não têm coberta; as velas são de esteira ou empreita de palma; andam, em geral por uns 30 tonéis, mas há muitos tão grandes como caravelas de 50 tonéis, e alguns pangaios atingem 100; no pangaio em que viajou Frei Gaspar de São Bernardino iam 25 mouros, 50 cafres e 8 portugueses, e levava batel. Os grandes estão sempre varados em terra; quando hão-de ir fóra é que os lançam ao mar. Navegam entre Quíloa e Sofala, entre Quíloa e Melinde, entre Moçambique e Sofala, ou de Moçambique para o cabo das Correntes, sobem os rios de Cuama (Zambeze), andam entre Madagascar e a terra firme, ou entre esta e Pemba ou Zanzibar; Frei Gaspar foi num pangaio de Pate para Ormuz, com escala em Socotorá; ia governado por um piloto. O zambuco também anda a remos. O pangaio, que é como que uma jangada com lados formados por ramos de árvores atados, tem dois mastros e velas latinas, de modo que, como diz Monclaro, abolina tanto que parece navegar contra o vento.

Ambos os tipos de embarcações têm como área o Leste africano, a Arábia e a Índia ocidental. O estreito de Meca — mar Roxo — todo o ano se navega com jelbas, que são navios pequenos, sutis e ligeiros; de muitas partes da costa árabe vão pescar o aljôfar a Camarão, Meçuá (Messauah) e Dalaca (Dahlak); mesmo os navios maiores que o sulcam são de madeira frágil e também sem nada de ferro; com mastro bípede e duas velas, são governados por dois remos, e mesmo assim, devido aos rochedos, todas as noites ancoram. No golfo Pérsico os únicos barcos são as terradas (e terranquins): são uma casta como muletas do Tejo, dirá o P.[e] Manuel Godinho (os *Comentário de Albuquerque* comparavam-nos a barcas de Alcochete), mas mais largas e sem quilha, de proa baixa e popa demasiado alta: no mastro único envergam vela latina, mas têm de a tirar totalmente da verga sempre que muda o vento pois não a sabem virar de outro modo; quando falta o vento ou é escasso, ajudam com remos, de modo que correm muito (Albuquerque lastimava-se de que os barcos portugueses as não conseguiam apanhar); o leme é governado por cordas que vêm sair ao meio da terrada; andam principalmente a acartar água e mantimentos, mas também servem de pescar o aljôfar em Baharém, e algumas maiores chegam a passar ao Sinde.

Nas Maldivas o casco, os mastros e vergas são feitos de pau de coqueiro, cozido com tamiça de coco — cairo — e com cavilhas do mesmo pau; tudo tão bem ligado que não entra mais água do que nos calafetados: o fundo é chato, por causa dos inúmeros baixios; mas também os há de quilha; as velas são de esteira de ola (folha do coqueiro); a tripulação a bordo sustenta-se de água e coco. Alguns são grandes e navegam entre as ilhas e o Malabar; outros são pequenos, como bergantim ou fusta, e andam a remos, em extremo ligeiros: também são capazes daquela travessia; chamam-se conduras ou gundras (Duarte Barbosa, p. 349; *Cartas de A. Albuquerque*, t. I, p. 124; Gaspar Correia, t. I, p. 341; Van Linschotten, cap. 13; Thevet, *Cosmographie*, liv. XI, cap. 15; *Relação das Plantas*, 1621-1633, p. 50). Na costa ocidental da Índia encontramos tones, catures, pagueres e paraus. O tone serve na navegação fluvial, anda a acartar a pimenta da beira da serra aos portos de mar e nestes a carregar as naus; transporta entre 50 e 25 bahares, às vezes menos. A transição para o catur é insensível (a muitos chamam tones catures): pequeno barco de remos como bergantim, serve na pesca e pirataria, e também, em número, constitui armadas de guerra ligeiras; é comprido, ponteagudo nos dois extremos, cerrado por cima quanto um homem pode entrar, de ilharga voga cada um de 10 até 20 remos, mas também pode hastear vela; rápidos, os Portugueses utilizá-los-ão como avisos e correios (*Suma Oriental*, p. 361; Duarte Barbosa, p. 345; *Cartas de A. Albuquerque*, t. I, pp. 29, 41, 44; Thevet, liv. XI, cap. 17). O paguer é navio pequeno mas de alto bordo, que carrega tanto como caravela (300 candis e mais, ou 400 *salme*), com remos e vela; cargueiro, utilizá-lo-ão os mercadores de Cochim, Dabhul e Cambaia para o tráfico com o estreito de Meca quando a ameaça portuguesa os levar a abandonar as naus (*Suma Oriental*, p. 358; Sassetti, p. 347); mas também servia na pesca

— chegou a ser definido «hũa almadia de peixe» (Corpo Cron., III-10-75). O parau, que também se encontra na Malásia, é como que uma fusta de 18 a 20 bancos, sem coberta; pode levar, além dos remadores, uns 120 a 130 homens de armas, e traz duas bombardas. Sassetti dirá em 1585 que os paraus de Calicute é que destruíram o Estado Português da Índia e fizeram muitas vergonhas à armada portuguesa (pp. 299-300). Mas nesta costa ainda há que entrar em linha de conta com as pequenas e ligeiras cotias (cuja área vai de Comorim ao Guzerate), espécie de almadia ou canoa a remos e com dois mastros e velas latinas, e as manchuas, no Malabar e Canará ( = Kannará), estas parecidas com galiotas, com um mastro e vela quadrada, tripuladas por uns oito homens mas podendo igualmente vogar a remos (que são vinte); a manchua serve tanto na navegação fluvial como na marítima, pode ser artilhada com duas ou quatro peças, é de porte de entre 10 e 40 toneladas (Pyrard de Laval, p. 68). Mas a grande navegação oceânica faz-se sobretudo com naus (a presença portuguesa é que obrigará a recorrer a navios menores), cujos principais centros de construção são Cambaia, o Canará e o Malabar, à base sobretudo de teca, e sempre de boas madeiras. Também são ligadas com cordoalha de tamiça, sem nenhuma pregadura, e alcatroadas com uma mistura em que entra muito incenso; dispõem de governalho; não têm coberta; só têm castelo de popa; a sua tonelagem varia muito: há-as pequenas, de 100 toneladas, e gigantescas, como a *Meri* que o Gama destruiu. A maioria é de bojuda largura e fundo chato, para demandarem menos calado, devido aos baixos entre Ceilão e terra firme (*Suma Oriental*, p. 358); mas também as construíam de quilha (Duarte Barbosa, p. 339); durante a ausência de Albuquerque em Malaca os mouros de Cananor fizeram duas naus de quilha (*Cartas A. A.*, t. I, p. 49). Estas naus encontram-se desde Moçambique e Mombaça para norte e leste. No Malabar, pela estimativa de Tomé Pires, em 1512-1515, existiriam umas 400. Cabem-lhes as grandes carreiras: de Chaul e Guzerate para Melinde, Quíloa, Mombaça, Moçambique mesmo; entre Ormuz e o Malabar; de Cambaia para o Extremo Oriente, bem como de Calicute para Malaca; de Coromandel para a Birmânia e Sião; etc.

Destaquemos os traços comuns aos diferentes tipos e que definem esta enorme área de construção naval. Não se emprega pregadura nem qualquer obra ou ligação metálica; a matéria-prima vegetal condiciona toda a obra; a ligação é feita cozendo, amarrando ou por meio de cavilhas de pau; enxárcia e amarras são de cairo, e com cairo se calafeta, coberto com mistura de incenso e almecega; não se empregam geralmente âncoras de metal; o fundo das embarcações é, na maior parte dos casos, chato, embora haja naus de quilha (em 1512 Albuquerque conta umas vinte em todo o Malabar, *Cartas*, t. I, pp. 98-99; como, segundo Tomé Pires, o número total de naus é de umas 400, aquelas representam 5%); predomina o mastro único, por vezes bípede, mas vêem-se dois e até quatro mastros; as velas são de esteiras, conquanto também (principalmente as das naus) de pano de algodão ou cânhamo; quadrangulares nos navios grandes, aparelham à latina alguns tipos de navios peque-

nos; é frequente a associação da propulsão a remo à que aproveita o vento; ao findar o século XV predomina já o governalho, embora se encontrem os remos a ré, laterais, a servir de leme.

No Índico penetraram profundamente dois tipos de embarcações exóticas. Por um lado, foi a piroga com flutuador, cuja área já cartografámos, e que Balbi verá na costa de Damão, Chaul e Diu: «... barchette da pescatori, le quali non sono più larghe di un braccio in circa, e quattro braccia lunghe; ne i loro pescatori temono qual si voglia grandissima fortuna di mare, anze com albero, e antenna, e à remo navigano sicuri: e questo perche dette barche sono attraversate da due legni da una banda, i quali escono fuori di dette barchette vicino ad un passo, e à piedi di quelli à bollato un grosso legno à traverso, e piano, che tanto è grande quanto vien' à riposarsi sopra l'acqua, in modo, che non può in alcun modo sommergersi; perche andandosi alla banda de' legni quello attraversato à i due, ch'escono fuori, si riposa nell'acqua, e non permette, che vada à quella banda, e volendo ribaltarsi dall'altra banda, è tanto il peso di quel legno dell'altra, che non la lascia andare.» (ff. 63v.-64). Por outro lado, foi o junco chinês. O Pegu, principalmente o porto de Dogom, foi o grande foco de irradiação deste tipo de navio, por causa da muita e boa madeira que lá havia: de modo que fornecia Pedir, Pacém, Pahang, Java, Palimbam e Malaca; em Java também se construíam, mas poucos: é que os Jaus iam a Bornéu e outras ilhas orientais comprá-los, e quando os dessas terras iam a Java vendiam os juncos em que viajavam (*Suma Oriental*, pp. 382, 433 e 450-451). Na parte nascente do golfo de Bengala, além dos juncos, as embarcações que se encontram também são extremo-orientais: balões (barcos sutis, a remos, para entrar nos esteiros), calaluzes e lancharas; estas demandam pouco fundo, mas chegam a 150 tonéis e têm dois mastros; e por toda a Insulíndia circulam ainda os paraus já nossos conhecidos.

Visitemos, porém, um junco chinês. O casco é duplo, com as pranchas das duas paredes dispostas, umas, longitudinalmente, as da outra verticalmente; o intervalo é preenchido com pranchas espessas, presas por grossos pregos; frequentemente acrescenta-se terceira parede, e às vezes até maior número; a pregadura é de ferro (ao contrário do que sucede nos barcos próprios do Índico). Assim ficam como que fortalezas, capazes de resistirem eficazmente à artilharia e às tempestades. O aspecto geral é o de grandes navios compridos, com a popa e a proa da mesma feição (como notou Orta, por ex., t. I, p. 205; Sassetti, p. 377, diz que tanto uma como outra ponta lhe serve de proa). Há-os de uma só coberta, mas também de quatro; estão divididos em câmaras e camarotes — entre 50 e 100, levando umas 700 pessoas; e os mercadores dispõem de salões para se reunirem; aquelas cabines fecham-se à chave, e algumas dispõem de retretes. O porão está igualmente dividido, pelo menos nos juncos jaus, em diversos compartimentos tanto quanto possível estanques, a fim de que, se abrir uma via de água, não alague todo, impossibilitando o esvaziá-la. A tripulação compõe-se de 200 a 600 homens, consoante as dimensões, e muitas vezes ainda há tropa a bordo. Cada junco tem quatro mastros, às vezes seis, com

velas de esteiras com estrutura de paus de bambu; nunca as amainam, apenas mudam a sua orientação consoante o vento: a cordoalha é feita de grosso fio de cascas de árvores; o junco é governado por três remos à ré servindo de lemes; a propulsão é também a remos, grandes como mastros, em número de vinte, cada um dos quais manejado por dez a quinze homens ou mesmo trinta, que para isso se servem ainda de cordas. Atrelados a cada junco vão três outros barcos, que servem para o rebocar em caso de faltar o vento (Ibne Batutah, t. IV, pp. 91-94 e 247-248; Marco Polo, liv. III, cap. 1; estudo: Appadorai, pp. 616-617).

Quanto às civilizações mediterrâneas, contribuíram com elementos de construção ou aparelho náutico, mas até a era de Quinhentos não com tipos completos de embarcações: é então que Portugueses e Turcos introduzem naus mediterâneas, caravelas (apenas os primeiros) e galés. Nos fins do século XIII e inícios do XIV há navios genoveses no golfo Pérsico, mar Roxo e até no oceano: mas apenas devem ter veiculado alguns elementos isolados. Assim, é de admitir que o governalho (leme de charneira ou de codaste) derivasse de influência mediterrânea. Quanto à vela «latina», sem excluir possibilidade de um foco mediterrâneo, pode ser originária do próprio mar de Oman.

Acerca do pessoal navegante formulou Tomé Pires um juízo severo: os Mouros não são homens de mar, por qualquer dificuldade deixam tudo e vão-se a nado; não têm nenhum saber e não fazem suas navegações como devem, de modo que se perdem muitos juncos; e como os mareantes são escravos, as viagens alongam-se demais, pois não têm qualquer pressa (p. 443). Refere-se, é certo, principalmente à navegação na Insulíndia, mesmo assim falta-lhe a razão. Já Marco Polo, referindo-se ao mar da China, sublinhara (liv. III, cap. 4) que são marinheiros e pilotos experimentados os que o navegam. Os melhores homens do mar e que mais navegaram que outras nações nestas partes do Índico, segundo o mesmo Tomé Pires (p. 369), são os Guzerates: entre eles contam-se grandes pilotos, e são todos muito dados ao navegar. Com esta apreciação concordam todas as fontes portuguesas — e os Portugueses estavam bem habilitados para julgar. No Oriente inteiro a prática plurimilenária de navegação levara à formação de pessoal altamente especializado e bem treinado, com centros onde se encontram os pilotos e inclusivé escolas de pilotagem. Desde o zambuco, pangaio ou catur até à grande nau, todos os navios dispunham pelo menos de um piloto de larga experiência. Vejamos quais os quadros de uma nau moghol (Abul Fazl, *Ayyn-i-Akbari*): capitaneada pelo *nakhodā*, que é o responsável supremo a bordo, é guiada pelo *maullim* (piloto); o mestre de marinhagem é o *tundeil*; há um responsável pela carga e descarga, outro pelo varar da nau e seu lançamento à água, um despenseiro, um escrivão, um gajeiro que vai a ver o caminho. Entre os pilotos, há que distinguir os da navegação transoceânica e os de zonas bem delimitadas — golfo Pérsico, mar Roxo... Assim, os rubães guiam não no mar largo e limpo, mas junto aos litorais do estreito de Meca e sua travessia (para ir pelo meio bastam os pilotos da Índia); Albuquerque louva o seu saber de ofício (*Cartas*, t. I, pp. 227-228 e 214-215).

Quais os princípios desta náutica? Assenta, por um lado, no conhecimento e aproveitamento sistemático do fenómeno das monções. Por outro lado, o traçado da rota e a determinação do ponto a bordo fazem-se por orientação estelar e solar, e por conhecenças. Vejamos como (seguindo principalmente o estudo de Teixeira da Mota).

As direcções são dadas por uma rosa azimutal de 32 pontos definidos pelo norte-sul e pelas posições do nascimento e ocultação de quinze estrelas; na verdade, «para um observador colocado no equador os pólos celestes aparecem situados no horizonte, definindo naturalmente a linha norte-sul; e as estrelas, ao nascer e ao ocultar-se, descrevem arcos perpendiculares ao horizonte e com azimutes iguais ás distâncias polares»: ora precisamente trata-se de uma navegação em mares equatoriais. A rosa chinesa (e com ela a dos Jaus), essa, é de 24 pontos, por razões cosmológicas. Conhecida a altura meridiana de determinada estrela em certo porto, o navio procura colocar-se em ponto do mar de igual altura estelar e depois ruma para leste ou oeste, conforme os casos. A observação da altura meridiana das estrelas é feita sobretudo com o *kamal*: um cordel com nove tabuinhas rectangulares de tamanhos sucessivamente maiores; presa a ponta entre os dentes, escolhe-se, estendendo o fio, o rectângulo de que um dos lados horizontais coincide com o horizonte e o lado oposto (o superior) com a estrela; entre as tabuinhas há diferença angular de 1° 37', que para os Orientais é dada pela diferença de comprimento do lado vertical de dois rectângulos sucessivos: essa diferença unitária é a *isba*, que os Portugueses quinhentistas traduzirão por «pulgada» (polegada). Um *kamal* simplificado compõe-se de um cordel e uma única tabuinha; o cordel tem vários intervalos regulares, e a tábua é que é afastada ou aproximada do observador, até a dupla coincidência do seu bordo superior com a estrela e do bordo inferior com o horizonte: vê-se então em que nó está, e por ele se sabe a altura estelar. As estrelas a que os pilotos recorriam eram: a Polar (ao norte de 6° N.), as Guardas da Ursa Menor (entre 6° N. e 6° S.) e a Ursa Maior mais para sul. «Este método de navegação não tem qualquer correlação com as noções de equador e de graus de latitude», não se prende à noção de coordenadas geográficas. Todavia era suficientemente preciso para as travessias do Índico e representa notável solução dos problemas que a marinharia aqui punha.

Os Orientais conheciam outros instrumentos de observação astronómica; mas não os empregavam a bordo. A sua navegação também não se fazia por rumos de bússola. O «indicador do Sul» é incontestàvelmente de origem chinesa (*tché nan*); consiste apenas numa agulha magnetizada que flutua num líquido; para ser uma autêntica bússola carecia de duas cousas: colocação sobre eixo permitindo o movimento giratório, e ligação com a rosa dos ventos; esta dupla invenção é mediterrânea. No Índico recebera-se dos Chineses o «indicador do Sul», e uma que outra vez levava-se a bordo e empregava-se para controlar o método fundamental de navegação; depois receber-se-á a bússola do Mediterrâneo: visto ser conhecida por «agu-

lha genovesa»; também só ocasionalmente será utilizada na marinharia, embora seu uso talvez se tenha alargado durante o século XV. Quanto à cartografia oriental, não há cartas rumadas, isto é, traçadas segundo os rumos da rosa dos ventos dados pela agulha magnética: o que limitava imediatamente o interesse da verdadeira bússola para a navegação. As cartas são feitas sobre um reticulado apertado de que as linhas horizontais reúnem os pontos de igual altura da mesma estrela e as linhas verticais reúnem os pontos equidistantes em navegação leste-oeste. De modo que, concluía Tomé Pires (p. 442), as suas cartas são para ler e não para rotear. Afinal o que se chama cartas de marear dos Orientais não passa de transcrição gráfica de conhecenças.

As travessias oceânicas, aproveitando fundamentalmente a periodicidade das monções, fazem-se navegando com vento de popa; e pràticamente as naus não navegam contra o vento. Falando das que vão de Malaca ao estreito de Meca, diz o autor da relação da primeira viagem do Gama que levam 50 dias de vento à popa, «que as naus desta terra não andam pela bolina» (p. 68, ed. Fontoura); e em carta de Sernigi, relativa à mesma viagem, acentua-se o mesmo (Montalboddo, f. 155). Há todavia navios que abolinam tanto que parece navegarem contra o vento (como dirá Monclaro): são os pangaios e análogos, de aparelho latino; mas utilizados sobretudo (ou exclusivamente) no mar de Oman, em trajectos que podemos classificar de curtos.

Já pela leitura de Marco Polo podiam os Portugueses ter tomado conhecimento da alternância de navegação imposta pelas monções (liv. III, cap. 4). Desde logo constataram *in loco* que na Índia só se navega de Outubro ao fim de Março — é então o Verão; nos outros meses as naus estão varadas em terra (*Navegação de P. A. Cabral*, cap. XVI, p. 128). Uns oitenta anos volvidos, Sassetti esclarecerá que em Junho, Julho e Agosto tem de se estar a ver chover, metido em casa com as portas fechadas, estando os navios recolhidos, tal é o temporal e o furor das águas e ventos; a partir de meado de Agosto os ventos passam a soprar de noroeste, tornando de novo as barras dos rios navegáveis (p. 346). Para o estreito de Meca (mar Roxo) parte-se do Malabar em Fevereiro e sobretudo em Março (*Cartas Albuquerque*, t. I, p. 122), pois Abril é o melhor tempo para entrar no Bab el-Mandeb; durante Maio e Junho negoceia-se aí no mar Roxo, e regressa-se de modo a chegar à Índia em Setembro, tendo aguardado, se necessário, em Socotorá. De Ormuz para a Índia pode-se aproveitar a monção pequena de fim de Junho, mas a melhor é em Setembro (São Lourenço, II, f. 209v); para o golfo Pérsico vai-se da costa indiana sobretudo entre 20 e 25 de Março (idem, f. 70) mas também ainda em Abril; a outra monção é em Outubro-Novembro, regressando de Dezembro a Março (*Cartas Albuquerque*, t. I, p. 425). Para Cambaia vai-se de Cochim e outros portos malabares em Setembro, começos de Outubro, porque neste último mês e em Novembro as águas correm ao sul e os ventos são oesnoroestes, de modo que, em vez de se gastar apenas uma semana, gasta-se um mês na viagem (*Cartas Albuquerque*,

t. I, pp. 425 e 272-273); torna-se em Dezembro, Janeiro e Fevereiro. Com destino a Ceilão desaferra-se do Malabar em fim de Agosto-Setembro, regressando-se nos dois últimos meses do ano. Do Malabar para Malaca pode aproveitar-se a monção pequena, de Abril-Maio: mas os ventos não são tão gerais e tendentes como na monção grande, que é a de Setembro (desde fim de Agosto); para o regresso é melhor contar com uma única monção: a de Dezembro (Barros, *Década* II, liv. IV, cap. 3, e liv. VI, cap. 1; P.^e Baltasar Dias, de Malaca, 19-XI-1556, em *Missões Insulíndia*, t. II, pp. 236-237), escalonada a partida desde meio de Novembro e a chegada em Janeiro e Fevereiro. Rumo a Bengala, faz-se à vela de Cochim em Abril, ou em fins de Agosto, voltando-se em Novembro e Dezembro. Da costa de Coromandel atravessa-se para o Pegu em fins de Agosto ou logo em começos de Setembro, partindo da costa ocidental, convém ser em Maio (*Conquista do Pegu*, cap. XI). No sentido Bengala-Malaca a navegação é ao abrir Fevereiro; no sentido oposto é à entrada de Agosto. De toda a costa de Pegu, e especialmente de Martabam navega-se para Malaca entre Novembro e fim de Março, sobretudo em Fevereiro (chega-se ao acabar o mês seguinte ou por todo Abril); a torna-viagem é em Julho, com a chegada em Agosto (*Suma Oriental*, pp. 380 e 382), ou é em Setembro, mês em que também é possível rumar para Bengala. Com os ventos norte e nordeste, em Dezembro e Janeiro, vem-se da China, Tchampá, Cambodja, Sião e Borneu para Malaca, aonde se ancora por todo Março e Abril; os ventos de sul e sueste, desde Maio até fim de Agosto, trazem a este empório os navios da Sunda e outras ilhas (*Década II*, liv. VI, cap. 1). Em particular para Banda parte-se em Janeiro, chegando-se em Fevereiro, e regressa-se em Julho, estando de novo em Malaca em Agosto. De Banda para Maluco vai-se em Maio. A monção de Maluco para Malaca é em Janeiro (Castanheda, liv. VI, caps. 11 e 103).

Conhecedores das épocas das viagens das principais carreiras, interessa-nos agora tentar abarcar as dimensões do mundo índico em tempo de percurso dos vários trajectos.

A viagem mais comprida, pois atravessa todo o Índico, é a de Malaca ao estreito de Meca: com vento de feição as naus levam apenas 50 dias (*Roteiro Viagem Gama*, p. 68). A travessia do mar de Oman, de Moçambique a Goa, faz-se em 25, se corre próspera (Corsali, em Ramúsio, I, f. 178); de Chaul a Moçambique o P.^e André Fernandes foi em 1561 em 30 dias. De Calicute a Ormuz pode ir-se em 25 dias, e em 10 de Mascate ao Guzerate. Empoli, em 1512, desaferra de Cochim em 12 de Agosto e está em Pacém (Samatra) antes de 15 de Setembro: um mês de viagem; em 1549 uma nau saída daquela cidade malabar em 25 de Abril ancora em Malaca a 31 de Maio: um mês e quase uma semana. Três naus de mercadores fazem-se à vela de Malaca em 16 de Janeiro de 1513, e chegam a Cochim a 10 de Fevereiro: 25 dias de navegação. Em 1554 Mendes Pinto parte de Goa a 18 de Abril e ancora em Malaca a 18 de Junho: dois meses, portanto; mas considerava-se normal gastar apenas mês e meio, e o mesmo para voltar de Malaca a Cochim (G. Rebelo, *Infor*

*mação Maluco*, pp. 299-300). Consideremos outra ligação extremamente comprida: da Índia a Maluco são 7 meses de navegação, e como a estadia e a volta representam 15 meses, temos ao todo, para a ida e torna-viagem, quase dois anos (*Missões Insulíndia*, t. II, p. 13; e *Informação Maluco*, cit.); por isso Aires Brandão dirá em 1554 que «é viagem tão longe daqui de Goa a Maluco, que se põe nela tanto ou mais que de Portugal à Índia» (*Missões Índia*, t. IV, 382-394). Entre Malaca e a China gastam-se 20 a 30 dias; entre as ilhas dos Gores — Ryu-kyu — e o mesmo empório, uns 40; entre este e Bengala, 35 a 40, quer à ida quer à volta (*Cartas Albuquerque*, t. III, pp. 9-10). Ainda no Extremo Oriente: a viagem entre Ternate e a Celebes é no mais de mês e meio, ida e volta (Castanheda, liv. VI, cap. 127). Vejamos agora algumas ligações relativamente curtas. Entre Cochim e Cambaia, num ou noutro sentido, gastam-se 7 ou 8 dias; mas com corrente e vento adversos uma nau pode chegar a levar um mês (*Cartas Albuquerque*, t. I, pp. 425 e 272-273). Catures de remo vão de Cochim a Goa em 6 dias (*Década* II, liv. VII, cap. 1); mas em viagem trabalhosa, uma fusta pode gastar 32 dias (Sassetti, pp. 280 e 291). De Calicute a Ceilão devem contar-se entre 15 e 26 dias; de Mascate a Calicute, 18.

Entre a primeira entrada de velas portuguesas no Índico — com Bartolomeu Dias — e a segunda, em que se efectua logo a travessia do mar de Oman, mediou um decénio. Estes dez anos serviram para completar as informações sobre aquele oceano, mas sobretudo para explorar o Atlântico Sul e nele traçar a rota conveniente para ir dobrar o cabo de Boa Esperança. Entre a instalação no arquipélago da Madeira e aquele primeiro desembocar no Índico transcorreram mais de dois terços de século; o descobrimento do Atlântico prolongar-se-á ainda, aliás, em pleno século XVI, e se nele a técnica portuguesa é decisiva, far-se-á em colaboração (ou antes, concorrência) internacional. No caso do Índico trata-se, para os Portugueses, de duas cousas: por um lado, ligar a rota atlântica à grande rota do mar de Oman; por outro, aprender todo o cabedal de prática náutica oriental e utilizá-lo à luz da própria técnica de que eram portadores. Tarefa extremamente simplificada, e daí a fulgurante rapidez com que percorrem os trajectos extremamente compridos e aparecem nas mais diversas regiões. O segredo do seu triunfo está precisamente na possibilidade quase imediata de ficarem aptos ao percurso das conexões longas e assim, instalando-se nos empórios nevrálgicos, dominarem logo a imensidão oceânica. Desde o rio do Infante (Great Fish River) até à ilha de Moçambique, Vasco da Gama teve de descobrir apenas com os recursos da arte náutica portuguesa uns dezoito graus de latitude de costa — uns 3 000 Km de andadura, mais do que nas viagens de Diogo Cão. Só a partir de Moçambique é que começa a poder servir-se de elementos da náutica oriental, mas verdadeiramente estes apenas trazem contribuição decisiva (e imprescindível) a partir de Melinde. Em 1509 Diogo Lopes de Sequeira, dobrado o Cabo, explora a costa oriental de Madagascar, arriba a Cochim e atravessa depois o golfo de Bengala, passando pelas Nicobares, até Samatra e finalmente Malaca. Percorrera assim de lés a lés o Índico, apenas onze anos volvidos sobre a chegada

de Vasco da Gama a Calicute. Em 1512 António de Abreu e Francisco Serrão avançam até o mar de Banda e atingem as Molucas: pode dizer-se que medem deste golpe a extensão em longitude da Insulíndia. Entre 1522 e 1536 é provável que navegadores postugueses tenham realizado o que é um descobrimento mesmo em relação aos conhecimentos geográficos dos Orientais: a chegada ao Noroeste da Austrália, o que dá ao Índico a sua verdadeira dimensão segundo os paralelos (mas também é certo que durante o século XVI esse continente não desempenha qualquer papel no horizonte cultural ou económico português digno de assinalar). Em 1514 um junco com portugueses vai à China; só em 1541, todavia, desembarcarão no Japão: em todo o caso não precisam de trinta anos para agarrarem nas malhas da sua navegação o Extremo Oriente.

Discriminemos alguns passos entre os mais importantes na integração portuguesa do Índico. O périplo da África Oriental foi pela primeira vez efectuado pelo irmão de Bartolomeu Dias, Diogo Dias, desgarrado da armada de Cabral: chegou a entrar no Bab el-Mandeb, e esteve em Barborá, no golfo de Ádem. A primeira viagem do Gama e a de Cabral bastaram para traçar no essencial a linha de costas nascente do continente africano. Entre 1501 e 1504 os Portugueses visitam Madagascar (nome indígena), a que chamam São Lourenço ou São Vicente, cujo litoral leste é, como vimos, reconhecido minuciosamente por Lopes de Sequeira em 1508-1509 (na ilha fez escala Fernão Soares em Fevereiro de 1506). À ilha de Socotorá vai Vicente Sodré na Primavera de 1503, quando da Índia ruma para cruzar sobre o estreito de Meca; e logo a seguir por ela passa também Diogo Fernandes Pereira, da armada de António Saldanha que do Reino segue para o Malabar. Vicente Sodré faz entretanto o primeiro reconhecimento da costa meridional da Arábia e ilhas de Cúria Múria. Em 1507 Albuquerque entra no golfo Pérsico, depois de dobrado o Ras el-Had (que os Portugueses registam, com redundância, cabo de Rosalgate) e visitadas Calaiate, Curiate, Mascate, Sohar e Corfação; e chega a Ormuz; a exploração deste golfo prosseguirá em 1514, até as ilhas Baharém. Durante o primeiro decénio de Quinhentos reconhece-se a costa ocidental da Índia: em fins de 1505 D. Lourenço de Almeida dobra o cabo Comorim, extremo sul, e em começos de 1509 o vice-rei está diante de Diu. Em 1513 Albuquerque entra no mar Roxo, devendo-se-lhe a primeira exploração de parte desta região, guiado pelos rubães mouros. D. Lourenço de Almeida visita o Noroeste de Ceilão em começos de 1506, e em 1516 João Coelho e dois anos depois D. João da Silveira estão em Bengala. Fora já o Gama, no regresso da sua primeira viagem, que descobrira as ilhas Seychelles e Almirantas (assim denominadas em razão do cargo futuro do seu descobridor), referenciais importantes na rota entre a costa africana e o Malabar. Se, do grupo das Mascarenhas, a leste de Madagascar, a ilha de Santa Apolónia (actual Reunião) não é impossível que fosse avistada (a sua serra ultrapassa 3 000 m) ou mesmo visitada em 1509, é em 1511 provàvelmente que Domingos Fernandes, piloto da nau *Santa Maria da Serra*, descobre a ilha que terá o seu nome, e também o

de *Cirne* (possìvelmente assim também era conhecida a sua nau), e a que os Holandeses chamarão, em homenagem ao príncipe de Orange, Maurícia. Quanto à ilha Rodrigues, deve-se o seu descobrimento a Diogo Rodrigues, entre 1529 e 1538. Pedro Mascarenhas deve ter, entretanto, entre 1513 e 1517, explorado melhor o arquipélago, pois este recebeu o seu nome. O arquipélago mais a nordeste, ilhas das Chagas, hoje curiosamente deturpado em *Chagos*, só será descoberto pelo piloto castelhano Diego Garcia, que falecerá com 70 anos em 1554. A data tardia (embora incerta) deste último decobrimento mostra bem que as rotas portuguesas no Índico decalcam, na sua rede essencial, as pré-existentes, deixando de fóra do seu horizonte o centro do oceano, o *mar obscuro*, que obscuro na sua maior parte continua.

A brevidade da integração do Índico tradicional nas navegações portuguesas explica-se precisamente porque utilizam logo nas primeiras viagens pilotos orientais e têm o cuidado de se informar completa e minuciosamente da náutica e dos conhecimentos geográficos dos Orientais. Mas a extrema rapidez da aprendizagem e da aquisição do domínio prático desse cabedal cultural devem-se ao próprio nível que a sua arte de marinharia já atingira, e para cujo sistema transpõem aquele cabedal com toda a celeridade. O que trazem consigo, é a navegação por rumos de bússola e distâncias estimadas, controladas pela determinação astronómica do ponto a bordo, ligada à latitude, e em viagem carteada a compasso por autênticas cartas de marear. A grande contribuição dos Portugueses vai ser traduzir pela primeira vez num sistema científico de cartografia toda a geografia do Índico e do Extremo Oriente. O mapa português dito de Cantino, de 1502, é ainda, quanto às regiões além do Cabo, uma síntese luso-muçulmana. Os mapas de Francisco Rodrigues, de 1513, quanto a várias zonas da Insulíndia, baseiam-se sem dúvida em esquemas jaus (de que um padrão particularmente notável, abrangendo todo o mundo conhecido, chegou às mãos de Albuquerque). A cartografia portuguesa ainda conservará algum tempo, por exemplo no mapa de Lopo Homem de 1519, a tradição muçulmana das ilhas Wak-Wak, estendendo-se de Java e Samatra às Maldivas e destas a Madagascar e trio das Mascarenhas. Basta, porém, comparar o mapa dito de Cantino, de 1502, com o de Lopo Homem, de 1519, para nos surpreendermos com os rápidos progressos da representação muito mais próxima da realidade: melhor disposição das terras umas em relação às outras, maior fidelidade nas proporções respectivas, riqueza toponímica incomparàvelmente maior. No mapa-do-mundo de Diogo Ribeiro, de 1529, por exemplo, temos já um Índico, perfeitamente definido em toda a sua amplidão, com o equador a cortar correctamente Samatra, com os litorais satisfatòriamente configurados.

Essa obra gigantesca de representação cartográfica não seria possível apenas com os recursos da marinharia oriental. Sem alterarem o traçado das rotas, conformando-se com as regras basilares da navegação segundo as monções tais como os séculos as tinham estabelecido, os Portugueses introduzem dois tipos de navios — a caravela e a galé — e outro algo modificado — a nau capaz de bolinar —, servem-se sempre que possí-

vel ou necessário da bolina, mas também adoptam os navios indígenas. Exemplifiquemos. Em 1514-1515 o governo fomenta, em Goa, a construção de uma galé por um mediterrâneo, Silvestre Corço, e o aproveitamento de outra deixada pelos Rumes (mediterrâneos, igualmente); em Cochim duas outras galés, e em Calicute mais duas (*Cartas Albuquerque*, t. I, pp. 303 e 375; t. II, p. 137). Que se trata de técnica mediterrânea, confirma-o o facto de em 1525 Vasco da Gama trazer consigo para a Índia um genovês, mestre Vyne, para fazer galés; em Cochim fez-lhe logo dois bergantis «ao modo de Levante» (*Lendas da Índia*, II, parte 2.ª, p. 830). Na realidade, as galés servem para o domínio de todas as águas litorais ou de mares entre terras, como o estreito de Meca, o estreito de Malaca, a costa do Malabar. Albuquerque, em 1513, fez duas caravelas latinas em Chaul, três em Cochim e uma em Cananor (t. I, pp. 126, 240 e 303); em 1546 em Cochim estão feitas três caravelas novas e outras duas quase acabadas (São Lourenço, II, f. 317v e 321). Mas utilizam-se de igual modo os navios orientais. Em 1512 o governador manda de Cochim em socorro de Goa 6 caturcs, porque o tempo não servia para navios grandes: põem-se lá em seis dias (*Década II*, liv. VII, cap. 1). De Moçambique a Sofala e Inhambane os Portugueses vão em pangaios ou zambucos (Theal, t. II, pp. 54-55). Nas armadas da costa do Malabar e da costa de Coromandel entram galés, navios e paraus (*Década II*, liv. I, cap. 4). O governador Francisco Barreto vai em 1556 ao Norte com 13 galés, 8 galeões e dezenas (no total a armada tem 150 unidades) de galeotas, fustas, catures (Couto, *Década VII*, liv. III, cap. 8). Em 1513 Fernão Peres de Andrade fora de Malaca dar caça às naus de mantimentos de Java com 2 navios redondos, uma galé, 7 ou 9 navios de remo da terra e um junco chinês (*Década II*, liv. IX, cap. 3). Em 1548, como recebera nova de que o Samorim o queria ir guerrear, o capitão de Cochim fez prestes os moradores desta cidade com «uma muito grossa armada de tones» (S. Lourenço, III, 25-26).

Como é que os Portugueses conseguiram durante um século o senhorio do Índico? Boxer negou que houvesse superioridade naval e militar portuguesa: o nível de pilotagem seria igual; os juncos chineses seriam superiores às naus portuguesas, como demonstrariam as vitórias de 1521 e 1522; os Orientais dispunham de artilharia, mais numerosa se bem que inferior em qualidade à portuguesa, e os Portugueses nem sempre estavam bem armados defensivamente — só com capacete e couraça. A razão do êxito, para Sansom e Boxer, residiria em que os Portugueses iam determinados a vencer, e os Asiáticos não o estavam a resistir. Embora não deva exagerar-se a superioridade material dos Europeus, nesta fase da história (a Ásia encontra-se, no conjunto, mais adiantada industrialmente), todavia tal superioridade não parece possível de contestar. Logo na segunda viagem do Gama, em 1502, constatara-se que as bombardas de Calicute são muito inferiores às portuguesas e que não sabem manejá-las (Tomé Lopes, cap. XVI, p. 190, e cap. XXIII, p. 207). Quando da expedição de Cabral, uma caravela armada de bombardas grossas, usando a táctica de descarga de artilharia, vence uma nau repleta de mouros armados de

frechas (*Navegação Cabral*, XI, 124). Em 1513 Albuquerque regista que na Índia «as cousas sam já ásperas, e a gente com que pelejamos é já outra, e artelharia e armas e fortalezas é já tudo tornado a nossa usança». (*Cartas*, t. I, p. 127). Os Orientais recorreram a técnicos dos países mediterrâneos, e em certos casos dos próprios adversários aproveitaram as lições, procurando adaptar-se às novas condições de luta no mar e em terra. Não há dúvida, no entanto, de que se o desnível, nestas esferas, diminuiu, entretanto os Portugueses tinham conseguido os seus objectivos principais, e depois, enfrentando embora dificuldades crescentes e a generalização da oposição guerreira, souberam manter em vastas áreas o seu domínio. Se o perderam na Insulíndia por volta de 1570 (abrindo caminho à instalação aqui dos Holandeses), em 1601 conquistam o Pegu graças às balas das escopetas e à sua pólvora (*Conquista do Pegu*, p. 29). O senhorio dos grandes mares abertos e rotas transoceânicas resultava da superioridade das naus portuguesas (devido à sua pregadura, calafetagem e velame) e caravelas sobre as naus de alto bordo orientais; e quer aí quer nos mares litorais completava-se com a melhor bolina e a náutica astronómica que assimilou quase instantaneamente a marinharia índica: aqui está o segredo da diferença de pilotagem.

Se em Janeiro de 1513 a armada de Fernão Peres de Andrade, de 17 velas, destruindo a armada de 90 velas de Pate Unuz aniquilou por dezenas de anos o poderio naval jau nos mares de Malaca, a vitória de D. Francisco de Almeida sobre os Rumes em Diu em 1509 assegurara o controle do Índico ocidental.

Ora os estados asiáticos rapidamente verificaram que só por si não tinham força para correr com aos Portugueses e recorreram consequentemente à intervenção dos Mamelucos egípcio-sírios, primeiro, e do Grão-Turco depois. Esta intervenção sofreu mortais delongas e nunca foi eficaz por duas ordens de razões. Mediterrâneos, os Mamelucos e os Turcos nunca souberam passar das condições de navegação de um mar interior para a imensidão oceânica: suas armadas vão sempre ao longo da costa e ao menor rebate refugiam-se num porto, não saem ao largo a pelejar. Por outro lado, os Levantinos sempre tiveram a maior dificuldade em armar forças navais para o Índico dada a inexistência de madeira em volta do mar Roxo e no Egipto (já sublinhada por Moreland e Boxer). Ora os Portugueses tinham arsenais na própria Índia e dispunham aqui das melhores madeiras. Couto dirá (*Década VII*, liv. VI, cap. 6) que todas as vasilhas de naus, galeões, caravelas, fustas e todas as mais, assim de mouros como de gentios, depois que os Portugueses entraram na Índia até o seu tempo, têm saído dos matos do sertão de Damão, que fornecem a melhor madeira do mundo — a teca — e outras. Mas como os Portugueses conseguiram obstar a que os Levantinos estabelessem base forte na Índia, aqueles recursos não lhes aproveitaram — e aproveitaram aos Portugueses, aliás desde 1558 senhores de Damão, onde incrementam a construção naval, chamando inclusivé mestre veneziano de fazer fustas e galés (Balbi, 1580-1588, f. 63). Desde 1534 que estavam em Bassaim, e aqui tinham arsenal em intensa actividade (pois está também nessa zona de boa

madeira). E mesmo antes tinham buscado firmar-se junto de Goa, nas tanadarias para o efeito convenientes. A construção particular portuguesa desenvolve-se, mesmo que em detrimento da fazenda régia; assim, em 1522, estão em estaleiro: em Chaul, uma nau e um navio pequeno; em Goa, cinco naus e um navio; em Calicute, duas naus; em Cochim, seis naus (Simancas, Estado 367, Cananor 12-XII). A decadência da construção naval na metrópole levará, sobretudo a partir de 1580, a procurar construir naus e galeões na Índia.

Vimos que Monclaro assimilará o modo de conquista dos Portugueses ao que fora o dos Mouros, «senhoreando somente a faldra do mar». Em 1514 Empoli sublinha que «questo Serenissimo Re di Portogallo è signore di grandissimi conquiste e terre e signorie, ma molto più al mare, e di ricchezze d'ogni genere; che si può dire signore del mondo, quanto a questo»; e dois anos depois outro italiano, Corsali, escreve também: «questi portughesi non si curino d'intendere delle cose di terre ferma, perch'il profitto loro è al mare e non alla terra». Em 1546, D. João de Castro proclama de Diu: «a todos seja notório que os muros da Índia sam esta armada de Vossa Alteza». Não há dúvida de que a base da presença portuguesa no Oriente foi o senhorio do Índico e que o seu cerne foi o oceano. Triunfo de D. Francisco de Almeida sobre o terríbil Albuquerque? Entre ambos não há as diferenças de política que se tem pretendido sublinhar a traço bem grosso. Na realidade, o império português oriental, se fundamentalmente oceânico, não o foi exclusivamente, mas também terrestre, interessando em épocas diferentes, diferentes regiões. No Canará, litoral concani e mais ao norte visou-se dominar, e algum tempo dominou-se área territorial que não é de desprezar, e houve interferência com a colonização agrícola, muitos dos Portugueses viveram das aldeias. Nos rios de Cuama igualmente desde o século XVI, embora mais tardiamente, os Portugueses tentam controlar não só as regiões auríferas, mas zonas onde ficam estantes a viver nas aldeias ou povoações-mercados. Ceilão estará largamente sob domínio português durante quase dois terços do século XVII. Por todas as cidades leste-africanas, asiáticas e portos da Insulíndia encontramos os «casados», fixados na existência local.

Ao abrir o século XVII a talassocracia portuguesa entra a sucumbir. Indicámos atrás que, após cerca de 1570, perde o senhorio dos mares da Insulíndia, que a esmagadora vitória sobre os Jaus em 1513 firmara. Esse vazio vai ser preenchido por três forças diversas. Por um lado, como seria de esperar, os Jaus. Por outro lado, não tão de prever, nova expansão chinesa. É certo que os juncos e mercadores chineses nunca tinham deixado de percorrer os mares do Sul e de veicular as ligações entre mercados bem distantes. Por exemplo, em 1549 é num junco chinês que Francisco Xavier vai de Malaca a Cangoxima, no Japão. Dez anos depois, o P.[e] Baltazar Dias constata que a Solor vai ter muita gente da China. Entre 1580 e 1588, João Galego, no seu *Roteiro*, regista que «hay grandes navegaciones asi de Chins, como de Japoys, y otros gentios, mas no vienen a la Yndia sino son los Portugueses que navegan de Goa y Cochim para toda Yndia». Todavia os juncos reapareciam então no

Índico: em 1583 assinala-se um em Negapatam, na costa de Coromandel; outro dois anos depois; e em 1598 um junco da China e outro do Japão (Moreland, *India at the death of Akbar*, p. 169). A terceira força a que nos referíamos são, evidentemente, os Holandeses. Obtendo todos os materiais informativos de fontes portuguesas, começam no derradeiro decénio de Quinhentos a penetrar no Índico, visando desde logo a região em que se produzira o «vazio» português: as Ilhas das Especiarias, de Samatra às Molucas. Evitam, portanto, a Índia pròpriamente dita. Daí a grande novidade da sua presença no Índico: é que a sua rota fundamental é traçada através do «mar obscuro» pelo qual os Portugueses quase se não tinham interessado. Do cabo de Boa Esperança vai por leste de Madagascar, junto às Mascarenhas, rumo ao estreito da Sunda (entre Samatra e Java). É em Java, em Djakarta rebaptizada Batávia, que estabelecem a sua base suprema. Facto bem característico: as suas relações com a costa de Coromandel, que se tornam decisivas porque de lá é que obtêm os panos necessários aos tratos da Indonésia, fazem-se *a partir de Batávia* e não da rota do Cabo. Mais voltados para o trato do que para o domínio, os Holandeses terão durante algumas décadas de enfrentar os Portugueses que procuram agarrar-se aos seus pontos tradicionais de incrustação. Só em 1621 é que Banda é conquistada pelos Batávios, e a tomada de Malaca é de vinte anos posterior. Em 1638 é o ataque de Van Diemen a Ceilão, mas há que esperar por 1658 para que Van Goens tome Jafanapatam: então a canela, que no comércio português quase substituíra a pimenta, passa para as suas mãos. E se até então os Holandeses, porque na Europa se preferia a pimenta insulíndia à indiana, tinham descurado a costa ocidental da Índia, em 1663 o mesmo Van Goens apodera-se de Cochim e Cranganor. Mas no Índico Oeste a principal ameaça para os Portugueses veio dos Ingleses, que no Oriente aparecem quatro anos antes dos Holandeses, em 1591, mas levarão mais tempo a firmar-se e, em face da presença daqueles concorrentes nas Ilhas de Leste, preferem a Índia pròpriamente dita. Ainda em 1607 numa minuta da East Indies Company se lê que há «small hope of trade at Cambaya because of the Portuguese, who command the waters there» (*Calendar of State Papers — Colonial*, I, n.º 386); no ano seguinte os Portugueses tomam o navio *Hector* que chegara a Surate. Em 1609 não querem receber os navios Ingleses neste porto com medo de represálias dos Portugueses: e «the Portingals are still the fundamental cause of all our losses» (*Letters received*, t. I, p. 26). Mas em 1612 um assento do Conselho de Estado da Índia constata que estes piratas (os Ingleses) vão pondo o Estado em muito descrédito, além do «prejuízo e dano que causam e tem causado no rendimento dele que já de presente não tem nenhum» (AHU, Índia, caixa 2). Os Ingleses têm a sua base em Surate e espalham-se por todo o Noroeste indiano, levando *reales*, comprando anil e panos, como compram panos na costa oriental para os levarem para a Insulíndia.

1622 é ano particularmente sombrio para os Portugueses: os Holandeses cercam Macau, os Persas, auxiliados pelos Ingleses, tomam-lhes Ormuz, e de Dezembro desse ano a Março do seguinte a esquadra anglo- holandesa de Jakob Dedel

e Michael Green bloqueia o porto de Goa, depois de ter derrotado junto a Moçambique a armada em que o conde da Vidigueira ia para a Índia. Embora a importância da rota do Cabo no complexo português diminua acentuadamente desde o final de Quinhentos, a verdade é que no Oriente os Portugueses se vão mantendo graças aos tráficos inter-regionais, os quais desde cedo aliás sobrelevaram a ligação com a metrópole. O mesmo vai acontecer com Ingleses e Holandeses: o comércio no próprio Índico e Insulíndia é de maior valor do que o da rota do Cabo.

Eis como Moreland (*India at the death of Akbar*, cap. 6, § 6) calcula a tonelagem dos diferentes tráficos da Índia pròpriamente dita ao abrir o século XVII (em tóneis):

**TRÁFICO OCEÂNICO**

| Com o Oeste | | Com o Leste | |
|---|---|---|---|
| Rota do Cabo | 6 000 | Pegu | 5 000 |
| África oriental | 1 000 | China e Japão | 3 000 |
| Mar Roxo | 10 000 | Molucas | 1 000 |
| Ormuz e golfo Pérsico | 10 000 | Malaca (só de Goa e Cochim) | 1 000 |
| Ceilão e ilhas | 3 000 | Malaca (de Bengala e Coromandel) | 10 000 |
| *Total* | 30 000 | *Total* | 27 000 |

*Soma geral:* 57 000

**TRÁFICO COSTEIRO**

| | |
|---|---|
| De Cochim e Goa com Cambaia (2 ou 3 cáfilas de 200 a 300 navios) | 20 000 a 30 000 |
| Entre Goa e Cochim | 10 000 |
| Entre Cochim e Bengala e Coromandel | 15 000 |
| *Total* | 45 000 a 55 000 |

A abertura da rota do Cabo não obstara a que se reanimassem na segunda metade de Quinhentos as vias tradicionais do Levante. E por outro lado, embora trouxesse ao Índico a talassocracia portuguesa, e depois holandesa e inglesa, não alterou profundamente, até bem entrado o século XVII, a rede de rotas e a estrutura geral do tráfico neste oceano, tal como traçadas havia então longos séculos: o tempo da geo-história revelava-se, como diria Braudel, bem mais lento do que o tempo da conjuntura económica e sobretudo do ritmo trepidante dos eventos. A zona «obscura» do Índico fora atravessada por Del Cano no regresso da 1.ª viagem de circum-navegação do Globo, por Parmentier (guiado por pilotos portugueses) em 1529;

um momento dir-se-ia que iria tornar-se a passagem das naus em direitura de Lisboa para Malaca — mas esta carreira não durou. Por isso o *Livro das cidades e fortalezas* de 1582 ainda sublinha que todos os navios que vêm de Malaca, China, Maluco, Pegu, Bengala e mais partes do Sul vão demandar a ponta de Colombo, na ilha de Ceilão; para irem bem navegados hão-de haver vista dela, se não correm muito risco de se perderem com as correntes (p. 75). Mas os Holandeses terão a espinha dorsal do seu império através desse «mar obscuro», que Cook também atravessará. Quando, em Novembro de 1768, Bougainville parte de Batávia para regressar a França, a fim de terminar a sua viagem à volta do mundo, a 19 sai do estreito de Sunda, dezoito dias depois avista a ilha Rodrigues, e dois dias mais a ilha de França; comentário: «Cette route n'eut rien de remarquable que le beau et bon temps qui l'a rendue fort courte», sempre com vento fresquíssimo de sueste (cap. XVI): o Índico inteiro estava plenamente integrado no horizonte dos navegadores e do comércio.

## Produtos-chave na formação da economia mercantilista: as especiarias

Por especiarias e drogas designa-se um conjunto de produtos na quase totalidade vegetais e em pequeno número animais ou mistos, que servem de condimentos, mézinhas, masticatórios (bétele, areca), excitantes (cubebas, pedra-bazar) ou estupefacientes (ópio), perfumes e unguentos, e côres de tinturaria (pau-brasil, açafrão, anil).

A maior parte tem polivalência de funções. O sândalo branco serve de tónico e estimulante cardíaco, por um lado, de unguento (preparado com almíscar e água de rosas), por outro, além de servir de madeira; a água de rosas, além de perfume, é um laxante; ao açafrão cabem três funções: matéria tintorial, adubo da comida, medicamento; o aloés tem igualmente a primeira dessas funções e, entre os seus empregos dentro da terceira, contam-se o de servir de regulador gástrico e, dissolvido, para lavar os olhos.

A sua produção realiza-se em áreas perfeitamente circunscritas e assás reduzidas, embora não coincidentes — bem longe disso — para as várias especiarias e drogas; em contraste, os produtos dispersam-se por toda a Ásia e Europa e atingem certas regiões africanas. As maças e noz muscada vêm das três pequeninas ilhas de Banda, o cravo, das cinco ilhas das Molucas, o sândalo, de Timor; toda a boa canela é colhida em Ceilão, conquanto no Malabar também haja a do mato, inferior mas capaz de concorrer com aquela, e a *Cassia lignea* de Java, Mindanao, Hai-nan e China dispense a importação, pelo Extremo Oriente, da canela ceilonense. Os grandes mercados produtores de pimenta são, em primeiro lugar, o Malabar (e na segunda metade do século XVI também o Canará), seguidamente Samatra (metade da produção daquele), em terceiro plano o Sião e a Sunda (Java ocidental). O rizoma do

gengibre é colhido principalmente no Malabar mas também em Bengala — são os melhores —, o do Canará é inferior, conquanto entre no comércio internacional, ao passo que o de Madagascar, das ilhas Comores e da África oriental não sai dos mercados locais. Os jardins de bétele revestem a fachada marítima da Índia ocidental desde ao norte de Goa para o sul, e a zona de Calaiate, na Arábia; associados frequentemente com eles, os bosques de arequeiras encontram-se ainda em Ceilão e à volta de Malaca. O ópio é cultivado na Anatólia, no Egipto, à volta de Ádem, no Guzerate e em toda a região entre os montes Vindhya e Aravalli, e em Kus Behar (vale do Ganges). Enquanto o âmbar cinzento provém de toda a costa oriental africana e das ilhas vizinhas, das ilhas Maldivas e das Nicobares, encontrando-se embora ainda em Socotorá, na Arábia e em Ceilão, o almíscar provém dos planaltos tibetanos e das regiões montanhosas da China a leste e nordeste e do Chan-si — aproximadamente a mesma área que a da produção do ruibarbo. A China era o maior produtor e exportador de cânfora, mas a melhor vinha de Bornéu, e também se produzia no Oeste de Samatra. Só no Sião, em Samatra e em Java se extraía das árvores a resina beijoim. O gato-de-algália está espalhado por todo o Oriente, por isso o perfume e unguento extraído da sua bolsa caudal é aí muito barato, ao passo que é caríssimo na Europa que só o recebe da Guiné. O açafrão é cultivado em Itália — no centro-leste e entre Pádua e Brescia — e na Catalunha (inferior ao primeiro), e sem a mesma importância entre Cananor e Calicute; é a única especiaria que o Ocidente exporta para o Oriente. O aloés cresce no Guzerate, em Bengala e na ilha de Socotorá. Colhe-se cardamomo em Ceilão, no Malabar e em Java. Os mirabolanos, frutos que se colhem no Guzerate, em Bengala, no Dekkan e em Vijayanágar (Bisnaga), bem como em Bornéu, comem-se frescos ou secos ou em conservas, empregam-se como remédios, servem na curtimenta de peles e como cor de tinturaria. O cachu, alimento e adstringente, extraído de uma madeira de que se fabricam almofarizes, embora as árvores *Acacia* de que é extraído estejam bastante difundidas, tem a sua produção concentrada na região de Goa a Cambaia. O fruto tamarindo é exportado principalmente sobretudo pelo Guzeratte, Malabar, Coromandel, Java e Byma; dele se fabricam conservas com açúcar ou, prèviamente secos, com sal; bebe-se em infusão xaroposa contra o humor colérico, e com óleo de coco serve de purgante; do fruto extrai-se ainda um substituto do vinagre; o pó das suas folhas aplica-se na erisipela. É o Malabar que fornece ao comércio mundial quer o zerumbete quer o zedoário. Mas é a resina de uma umbelífera, a *assa-foetida* ou *altiht*, a droga mais empregada em todo o Oriente, no dizer de Orta: antiespasmódico e tempero. A sua produção concentra-se no Khorassane e, em menor escala, à volta de Delhi. As cubebas só se encontram na ilha de Java. O anil é exportado pelo Guzerate no Oriente e pela região de Dar'a, ao sul de Marrocos, no Ocidente. O cálculo intestinal do bode conhecido por *pedra-bazar* vem do Khorassane e de Pahang (Malaca); serve de contra-veneno, de purgante, aplica-se na lepra e na sarna, é afrodisíaco.

Deste conjunto de dezenas de especiarias e drogas destaquemos as seis que representam de longe o maior volume de tráfego. A produção total de pimenta, gengibre, canela, maças, noz muscada e cravo deve oscilar, em começos do século XVI, entre 9 500 e 10 500 toneladas métricas, em que a primeira daquelas especiarias entra com 2/3; em começos do século XVII, essa produção está entre 18 000 e 19 000 toneladas métricas, graças ao aumento na pimenta e na canela; quer dizer que num século essa produção quase duplica. Vê-se pois que, se a esmagadora maioria constitui um comércio de luxo, algumas dão lugar a um comércio que quase podemos qualificar de massa, e entre estas a pimenta é autênticamente de tal ordem. Em Calicute, cerca de 1516, mirabolanos, zerumbete, tamarindos custam até 4 fanões a faraçola ( = 10 1/4 kg), a noz muscada, o turbite, o cálamo-aromático, a mirra, a laca, o incenso, os cardamomos, entre 10 e 20, o ruibarbo, o sândalo, o tincal e o espiquenardo, à volta de 40, o ópio e o linaloés, entre 200 e 400 (atingindo uma espécie do segundo 1 000), o âmbar e a cânfora, 3 500 a 7 200, cabendo o máximo ao almíscar — mais de 12 000 fanões. A abertura deste leque de preços é tal que o mais caro vale 12 000 vezes o mais barato.

A extrema dispersão do consumo constrasta com a extrema concentração da produção, mas aquele atinge particular intensidade e volume na China, na Índia, na Pérsia e na Europa. As especiarias e drogas caras viajam de leste para oeste, as baratas irradiam do centro tanto para oriente como para poente. Só a escápula chinesa atrai uns 75 000 quintais de pimenta, no valor de um milhão e meio de cruzados-ouro, ou seja, três quartos da produção do Sueste asiático mais um quarto da produção malabar. Nas escalas do Levante, as galés venezianas carregam de 50 000 a 70 000 quintais de todas as especiarias e drogas, entrando as que não pertencem ao grupo das seis com 10 000 a 20 000. Ao todo, a Cristandade pode ter consumido um quarto da produção asiática global. A geografia dos mercados de produção e das escápulas e as proporções de intensidade de procura condicionam a geografia da circulação, igualmente determinada pelos meios de transporte — em particular pelas monções, creando os mercados de redistribuição. Assim, primeiro os portos de Samatra, depois Malaca servem de dobradiça entre o Extremo Oriente e o oceano Índico; no Malabar, é a princípio Coulão e em seguida Calicute que liga o mundo a leste do cabo Camorim com o mundo a oeste dele, coadjuvada nesta missão pelos portos guzerates; a Ormuz cabe toda a redistribuição pela Pérsia e Turquia, ao passo que no mar Roxo não encontramos um empório análogo: Ádem pouco mais é do que escala, os grandes mercados redistribuidores para o mundo mediterrâneo e Cristandade são o Cairo-Alexandria, por um lado, Damasco-Beirute, por outro. Nestes dois duplos mercados encontra-se à venda, nos séculos XIV e XV, a gama completa das especiarias e drogas, até o longínquo almíscar cujo preço é, em ouro, o equivalente do seu próprio peso.

Considerando um afluxo, ao mundo ocidental, de 3 500 a 5 000 toneladas, para uma população decerto não inferior a 60 milhões, temos que a capitação anual não

devia exceder 80 grs. Porque as especiarias e drogas só afluíam a cada aglomerado em pequeníssimas quantidades, logo a altíssimos preços, o seu consumo estava desigualíssimamente partilhado, restringindo-se quase sempre à classe senhorial e à classe burguesa mais alta. Todavia as condições de conservação dos alimentos pareceriam dever impor um uso assás geral. É que, chegado o Outono, havia de matar, por falta de forragem, grande parte do gado, e a carne conservada salgada ou fumada apodrecia facilmente, do mesmo modo que o peixe conservado por forma análoga e assim exportado para longe (dos portos portugueses para a Catalunha, por exemplo); para se aguentar o cheiro e o sabor, tanta vez nauseabundos, e se poderem comer, havia que os adubar carregadamente, com condimentos picantes e fortemente odoríferos. Como se lê no pseudo-aristotélico *Segredo dos segredos*, conhecido (e traduzido) em Portugal em começos de Quatrocentos, quando as carnes se assam fazem-se duras e secas, e por isso «cedo se comam E entam som de louuar quando em ellas specias bem cheirantes se poem» (f. 40).

Desde os primórdios da independência que se atesta o comércio das especiarias e drogas em Portugal. Assim, em Coimbra as posturas municipais de 1145 taxam o preço da pimenta, e o foral de 1179 mostra, como notou J. Cortesão, que continuava a ser usual no mercado. A Ementa das mercadorias entradas pelo porto de Atouguia que pagaram direitos ao rei menciona as «especias» e o anil (entre 1223? e 1279); os forais de Silves, Faro, Loulé e Tavira, de 1266, estabelecem o direito de um morabitino, para o rei, por carga de anil ou de «pipere», e o foral de Aljezur, de 1280, também se refere igualmente a pimenta. Nas contas da casa de D. Dinis, relativas a 1278-1281, aparece a canela, e a carta do mesmo rei sobre as mercadorias que entraram pelo porto de Selir, de 1287, reserva para si os direitos que incidirem sobre a pimenta e o açafrão (entre outros artigos). Uma dona da rainha D. Isabel tinha ataques e era então preciso ligarem-lhe pés e mãos, porque a não podiam ter doutra guisa, «e lançauomlhe pimenta muyda pelos narizes» (*Crónica de D. Dinis*, ed. Silva Tarouca, f. 82). No Porto, o bispo e cabido cobravam de quem «leuar ou trouuer pimenta ou açafram ou açucar ou outra especiaria qualquer, ou metal», «do arratel de cada huma das ditas cousas tres mealhas, e se for me[n]os que arratel pagará outro tanto», como se viu pela inquirição de 1339 e confirmou no processo com o rei em 1354. Aos mercados de Lisboa foi concedida, e em 1352 alargada a concessão aos do Porto, isenção aduaneira para, entre outros artigos, as especiarias que trouxessem para consumo caseiro. Quando o rei D. Pedro estava em Belas, os seus escudeiros mataram e roubaram um judeu que andava pelos montes vendendo especiarias e outras cousas (F. Lopes, *Crón. D. Pedro*, cap. VI; facto entre 1357 e 1367). Aos que tinham contias consignadas nas rendas da Alfândega de Lisboa mandou D. João I, talvez em 1410, pagá-las em bens, pelo menos em parte (sinal de escassez monetária); entre estes, em «especiaria e marçaria e linho e lenço» «pellos preços que valerem aos tempos das pagas e contando-lhij mais o terço...» (Silva Marques, vol. I, n.º 215). Na festa oferecida por D. Henrique aos

irmãos, em Viseu, no Natal de 1414, «Alli foram outrossy de todallas uiamdas daçucar e conseruas que sse poderom achar no rregno em muy gramde abastança, e assy de todallas maneyras despeçias e outras fruytas uerdes e secas» (*Crón. Tomada de Ceuta*, cap. 23). Reparemos bem que nos direitos cobrados no Porto a unidade de peso prevista é o arrátel, isto é, 401,5 grs; tratando-se de entradas e saídas aduaneiras e não de vendas locais, temos bem a ordem de grandeza do trato internacional (tanto mais que diz respeito à especiaria que mais do que nenhuma outra é objecto de tráfego de massa).

Como é que o mercado português se abastecia? Em começos do século XV, as galés venezianas da carreira de Flandres desembarcavam aqui as preciosas mercadorias; diz-se na carta de privilégio aos habitantes de Lagos (entre 1416 e 1433): algumas vezes vêm aí essas galés e compram mantimentos e os da vila compram-lhes panos, especiarias e outras mercadorias (Silva Marques, I, n.º 254). Esse fornecimento não pode porém ser anterior ao estabelecimento dessa carreira, isto e, a 1310--1320. As galés genovesas da carreira de Flandres, começada, neste caso, em 1277, também podiam, quando escalavam portos portugueses, vender algumas quantidades. A isenção de 1352, acima citada, parece sugerir que viriam por vezes de Flandres, mas é mais natural tratar-se de equívoco. É-se levado a pensar que especiarias e drogas vinham sobretudo dos portos maghrebinos e granadinos, da Catalunha e de Itália, em viagens de barcos portugueses, catalães e genoveses fóra das carreiras de Flandres. Embora não fartamente abastecido, o mercado português reexportaria por vezes; os direitos já mencionados incidem tanto sobre a entrada como sobre a saída; o foral da portagem de Lisboa, anterior a 1377, inclui um «Titulo dos aueres que leuarem pera alem mar pella ffoz» onde figuram a «marçaria e espeçearia» que pagarão quatro dinheiros por maravedi (valor de), e estabelece dízima de entrada e saída para o «senne» (purgativo da Arábia), «çofeima» (?) e «brasil». Nos navios hanseáticos que frequentam portos portugueses só uma vez é mencionado um carregamento de especiaria, e em quantidade significante: em 1438 teriam carregado para o Norte pau-brasil no valor de 4 libras flamengas (O. Marques, *Hansa e Portugal*, p. 130). Nada sugere, pois, que os Portugueses se devessem por então interessar pela busca de uma rota directa para os mercados de especiarias e drogas. Na obsessão de ligar, desde o início, a expansão portuguesa ao objectivo asiático, os historiadores inclinam-se, em geral, a supô-la orientada por interesses e investimentos de capitais italianos, reagindo a uma suposta interrupção das rotas do Levante devida aos Otomanos, ou de cidades ou sectores de negócios excluídos desse comércio lucrativo pelo quase monopólio veneziano — de certas famílias e grupos venezianos. Não houve porém qualquer corte do trato levantino no século XV (já Lybyer o demonstrou); os manuais de comércio italianos não revelam nenhum sintoma de inquietação. Na escápula de Inglaterra o preço da pimenta mantém-se relativamente estável até 1480, com uma alta excepcional na década de 1410-1420 mas o mínimo na de 1440-1450. No Cairo os preços da pimenta, do gengibre e do brasil baixam

para metade entre 1440 e 1496, ao passo que os das especiarias extremo-orientais (cravo, maças, noz) se mantêm ou até começam a subir ao de leve. Assim, não é antes de cerca de 1480 que pode ter surgido o interesse por abrir novo acesso aos centros produtores. Nada prova, para mais, que antes dessa data as caravelas portuguesas rumassem já para a Índia asiática (V. M. G., «O plano henriquino, o Preste João e as Índias», em Duarte Leite, *Hist. dos Descobrimentos*, vol. II, pp. 382-438, Lisboa, 1962).

Os descobrimentos desaferram visando o ouro e os escravos. Uma única especiaria entra nos factores que condicionam os primórdios da expansão: o açúcar — mas este é de produção marroquina e mediterrânea. Só meado o século XV se documenta o aparecimento do interesse pelas especiarias — e são incontestávelmente as africanas: malagueta. É possível que a presença, então, de genoveses como Usodimare e Da Noli e de venezianos como Cà da Mosto resulte da necessidade de recorrer a mercados com certa experiência de tal trato. Em 1486 vem de Benim a primeira pimenta de rabo. Mas agora visam-se já também as especiarias asiáticas. Porquê este alargamento de objectivos? Liga-se, em geral, à influência do florentino Toscanelli, que em 1459 teve uma entrevista com enviados, a Itália, do rei português; mas ignoramos se quis apenas informar-se dos descobrimentos africanos ou deu, por seu lado, informações sobre a Ásia, baseadas em Nicolò di Conti, e se lembrou os projectos de Sanuto. Em 1474 esse cosmógrafo ter-se-ia correspondido com Fernão Martins acerca das rotas para a Índia asiática, aconselhando a do Oeste (se não é forjada tal correspondência). Tais sugestões são possíveis, porque Toscanelli pertencia à família e firma dos del Pozzo, que traficava em peles e especiarias, e estava associada aos Médicis que tinham interesses em Portugal. A «Oração de obediência» de Lucena em Roma demonstra que em 1485 se pretendia já em Portugal alcançar a Ásia. Vimos que é o momento em que a evolução dos preços pode suscitar o desejo de descobrir nova rota. Mas a acção portuguesa vai desenrolar-se não para resolver dificuldades italianas, que até agravará, mas sim em concorrência aos meios de negócios veneziano-mamelucos. A política portuguesa tem desde logo como alvo cortar a rota do mar Roxo. Esbarrando com sociedades comerciais e concentrações de capitais extremamente poderosas, que dispõem de frotas de dezenas de navios e ligações em todo o Oriente, os Portugueses são por isso levados a passar do estabelecimento de feitorias à instalação imperialista, procurando controlar todo o oceano Índico e seus ricos tráficos. Durante um terço de século o comércio do Levante atravessará uma depressão, mais acentuada no fluxo pelo mar Roxo do que no fluxo pelo golfo Pérsico; depois recuperará, conseguindo igualar em importância a nova rota do Cabo.

Como eram financiadas as compras portuguesas no Malabar? Até 1512 as tomadias sobre navios mouros concorreram com importâncias consideráveis, mas

depois quase cessa essa fonte, e mesmo então excedem-na os envios do Reino. Vejamos o movimento da feitoria de Cochim de 1510 a 1518:

| Envios do Reino | (Valores em cruzados) | Compras de especiarias | |
|---|---|---|---|
| Moedas | 14 167 | Pimenta | 42 880 |
| Prata | 16 107 | Canela | 1 176 |
| Cobre | 49 464 | Noz | 1 322 |
| Coral | 13 750 | Cravo | 1 846 |
| Azougue | 6 225 | Maças | 1 402 |
| Chumbo | 3 582 | Lacar | 2 030 |
| *Total* | 103 295 | *Total* | 50 656 |

O valor global das compras de especiarias pelos Portugueses é da ordem de 150 000 cruzados; o valor médio da carga de uma nau do Reino que chega ao Malabar, de uns 50 000. Mas as especiarias não se compram directamente com as mercadorias europeias ou com quaisquer moedas; há pois que escoar umas e outras e receber os retornos; esses intervalos exigiram a instalação de feitorias permanentes e levaram a recorrer ao crédito, embora os lucros no tráfico inter-regional no próprio Oriente viessem a sobrelevar os envios do Reino; por outro lado, o trato das especiarias no Oriente dependia de um certo volume de mercadorias e de certas moedas ocidentais: ópio, coral, cobre, sultanis, *zecchini*, e moedas persas — larins de prata. O cobre tem particular importância no pagamento das compras de pimenta; eis como evolui a relação do peso desta especiaria que se pode comprar com a unidade de peso daquele metal:

| | |
|---|---|
| 1498 | 3,57 |
| 1503 | 3,2 |
| 1516 | 4 |
| 1569-1584 | 2,9 |
| 1602-1607 | 2,85 |
| 1611-1626 | 2,52 |

Em moeda de ouro o preço da pimenta passa de 3 pagodes em começos de Quinhentos a 6,7 em começos de Seiscentos. Mas note-se que houve alta geral de preços que atinge + 200% entre 1520 e 1560. O Estado português manteve-se apegado a uma política de fixação, por tratados, dos preços de compra, que pretendia

manter rígidos, e das formas de pagamento e contingentes de exportação. Mas a meio do século XVI teve de abandonar a prática de pagar um quarto do preço unitário em cobre, substituído por moedas. Por isso agravaram-se as dificuldades de câmbios. Mesmo assim, eis como o negócio se apresenta dobrado o meio do século:

| | |
|---|---|
| Preço médio do quintal posto a bordo no Malabar (direitos de alfândega incluídos) | 4 1/2 pardaus |
| Idem, somando as despesas de administração pública e suplemento de perdas | 11 pardaus 15 réis |
| Preço médio desembarcado em Lisboa, sem o frete (perdas na viagem) — 19 pardaus, 3 tangas e 40 réis = | 13 8/10 cruzados |
| Idem com o frete (4 cruzados) | 17 8/10 cruzados |
| Preço de venda na Casa da Índia | 34 cruzados |

Logo o lucro líquido é de quase 89%; se não contássemos as despesas extra-comerciais, mas contando todas as perdas, atingiria 152%. A política de rigidez de preços de compra leva à pioria da qualidade e ao desvio para as rotas terrestes — as caravanas de bois levarão a pimenta, pelo Assam, para a China. Daí a necessidade de recorrer à pimenta do Canará. Entretanto, a dificuldade de a exportar do Malabar para o mar Roxo beneficiara a pimenta de Samatra que para lá segue em direitura.

Os preços de compra das outras especiarias sobem consideravelmente mais do que o da pimenta. O do gengibre oscila entre 1 2/3 e 3 pagodes de 1500 a 1516, e está à volta de 11 em 1580-1581. O da noz (também nos mercados malabares) anda ao redor de 8 pagodes ao abrir o século, desce a entre 5 e 3 3/4 cerca de 1516, volta a 7,5 a meio de Quinhentos e atinge entre 24 a 27 em 1580-1581. A subida deve pois ter-se dado a partir de meados do século, e foi de pelo menos três vezes para estas especiarias.

A subida de preços está relacionada com a recuperação das rotas do Levante, com o crescimento da procura chinesa e com a maré enchente dos *reales* de prata. Vimos que a produção duplicara, e apesar disso os preços subiram ao dobro e ao triplo; portanto a procura cresceu muito mais do que a oferta. Depois da depressão do primeiro terço de Quinhentos no trato levantino, a rota do Cabo deixou de representar uma substituição das rotas do mar Roxo e golfo Pérsico para passar a segunda fonte de afluxo de especiarias e drogas. Os carregamentos globais das naus regressadas a Lisboa situam-se entre 40 000 e 50 000 quintais no primeiro terço do século, 60 000 e 75 000 mais tarde; neles a pimenta oscila entre 10 000 e 45 000, mas em geral anda entre 20 000 e 30 000, e as outras especiarias e drogas entre 5 000 e 10 000. Até 1505 a sua venda em Lisboa era livre; depois passou a fazer-se obrigatoriamente por intermédio dos vedores da fazenda na Casa da Índia; em 1530 estabeleceu-se

que a Casa só as venderia por grosso — de um quintal para cima —, salvo drogas de botica (aos arráteis). Se a rota do Cabo é explorada por uma associação da coroa, de certas famílias nobres e de mercadores sobretudo nacionais, nas compras à Casa da Índia participam principalmente mercadores portugueses e estrangeiros. A princípio foi o florentino Bartolomeu Marchione, poderoso capitalista que sob D. João II tivera quase todo o monopólio do trato de Guiné e entrara no incitamento à descoberta da rota do Cabo. Durante meio século boa parte das exportações para Flandres, principal escápula, fizeram-se pela coroa para a feitoria real que negociava em Antuérpia. Há luta entre grupos alemães, ligados às minas de cobre e prata da Europa central e oriental, e grupos italianos — cremoneses, florentinos, genoveses, que acabam por levar a melhor. Entre estes, destaque-se João Francisco Affaittati, de Cremona, que em 1518 compra 80 000 cruzados de especiarias, e em 1525, à testa de uma companhia também com alemães, contrata a compra de 13 000 quintais de pimenta, 2 000 de gengibre, 400 de cravo e 700 de canela. As necessidades financeiras do Estado impuseram a instalação no sistema de contratos com grupos capitalistas. Em 1533 assim se fez, por exemplo. Em 1540 assinou-se outro, por três anos, com uma companhia onde predominavam os burgaleses: em cada um dos dois anos seguintes pagaram 450 000 cruzados, no terceiro 400 000. Em 1553 o rei vendeu as especiarias por cinco anos. Os Venezianos, enquanto não recuperou o trato do Levante, esforçaram-se por entrar nestes contratos, sem o conseguir — ainda tentarão em 1549. Na feitoria de Antuérpia as compras correm em geral por um consórcio dos Affaittati, Diogo Mendes e Di Negro. Mas não é só para lá que especiarias e drogas se escoam. Abundam nas feiras de Medina del Campo, embora o principal negócio seja de câmbios (Navajero, 1525-1527); naus portuguesas levam-nas para Corfu, Veneza, Marselha e Génova, Inglaterra. Chegou-se a negociar com o Turco a troca de especiarias, fornecidas por via do mar Roxo e Ormuz, por trigo para Portugal.

Cerca de 1515, o comércio das especiarias representa para Portugal à volta de um milhão de cruzados — tanto quanto as rendas eclesiásticas, mas menos de um quarto do valor global do consumo de cereais, carne, vinho e azeite, embora o dobro do trato do ouro e metais. Já desde 1507 o montante de negócios da Casa da Índia ultrapassa o da Casa da Mina, e dez anos depois é mais de três vezes maior. O lucro líquido sobre o trato das especiarias e drogas representa para o Estado pelo menos 40% das suas receitas. Em 1537 o embaixador castelhano escreverá, de Lisboa, que «el trato de la Yndia» «es el caudal de todo lo de aca». Em 1587 o governo de Lisboa lembrará com dureza ao Vice-Rei que é «a pimenta a substância da Índia». Mas agora os tempos estão a mudar; em fins de Quinhentos e começos de Seiscentos as chegadas de especiarias e drogas reduzir-se-ão a uns 10 000 quintais por ano. O comércio do Oriente vai passar para as mãos de Ingleses e Holandeses.

CAPÍTULO IX

# Os Portugueses e a «carreira da Índia»

# 1497-1810

Os *Lusíadas*, traduzidos para inglês já em 1655 por Sir Richard Fanshawe, são novamente traduzidos em 1776 por um negociante escocês, William Julius Mockle, que se opõe às ideias do abade de Raynal. Para ele, e é a interpretação geralmente seguida na Grã-Bretanha no século XVII e sobretudo no século XVIII, o poema de Camões é a apologia da epopeia do comércio. Os italianos do século XIX considerá-lo-ão como o poema da libertação e da unidade nacional, um canto patriótico. Nem um nem outro, ou os dois ao mesmo tempo, os *Lusíadas* situam-se num nível de complexidade muito mais elevado, mas anunciam esta modernidade que o comércio forja, e portanto o papel motor da nova rota do Cabo. Montesquieu, em 1748, compreendeu-o bem: «Os Portugueses, navegando no oceano Atlântico, descobriram a ponta mais meridional da África; viram um vasto mar, que conduzia às Índias Orientais. Os perigos deste mar, a descoberta de Moçambique, de Melinde e de Calicut, foram cantados por Camões, cujo poema faz sentir qualquer cousa como os encantos da Odisseia e a magnificência da Eneida». Em *L'Esprit des Lois* dá-se conta da profunda alteração das rotas mundiais novamente desenhadas pelas Grandes Descobertas e a inversão dos centros e periferias que daí resultou: «Os Venezianos tinham feito até então o comércio das Índias através dos países dos Turcos, e mantiveram-no sofrendo avanias e afrontas. Com a descoberta do cabo de Boa-Esperança, e com as que se realizaram algum tempo depois, a Itália deixou de estar no centro do mundo comercial; ficou por assim dizer, num canto do universo onde aliás continua. Mesmo o comércio do Levante depende hoje daquele que as grandes nações fazem nas duas Índias; a Itália já não o faz a não ser acessoriamente.» (liv. XXI, cap. XXI).

De facto, as navegações de descobrimento trouxeram à luz o oculto e reuniram pela primeira vez os mundos encravados: à ecúmena traçada pelo eixo mediterrâneo e pelas pistas das caravanas até à longínqua Seres sucedeu um horizonte que abarca

essas novidades que são o oceano Atlântico e o Pacífico, os continentes africano e americano, tecendo o esboço da economia mundial em substituição das economias-mundo. O economista italiano Geminiano Montanari chama a atenção para esta nova dinâmica em 1683 (*La Zecca in consulta di Stato*, cap. II): «la copiosa communicazione che fanno tra loro insieme le nazioni, fundata principalmente sul trafico».

O caminho marítimo para as Índias orientais das especiarias, e já não para as Índias africanas do Preste João, começou a ser procurado no início do último quartel do século XV e o seu traçado fez-se rapidamente; se em 1481 são construídos o castelo e a feitoria de São João da Mina, em 1488 Bartolomeu Dias dobra o cabo das Tormentas, que se torna o da Boa-Esperança, e em 1498 Vasco da Gama lança âncora em Calicute. Trata-se de transferir a iniciativa económica das cidades mediterrâneas para o complexo da Europa atlântica, de substituir as rotas do Levante por uma nova rota, em poder de novos meios de negócios, graças à navegação oceânica, que o advento da caravela e a arte náutica, assente na ciência e técnica helénicas e muçulmanas, em convergência da experiência atlântica portuguesa com a indiana dos *malemos*, tornaram possível e eficaz. Colombo, e os Castelhanos com ele, navegavam, eles também, para o mundo asiático fabulosamente opulento — sonho do Paraíso Terrestre e do El-Dorado. Esbarrar contra um continente desconhecido só podia desiludi-los, e então teimaram em identificá-lo com o Cipango e o Cataio; durante muito tempo a América setentrional passou por estar ligada à Ásia, formando o Atlântico um oceano com o oceano que banha o continente asiático. Mas a expansão castelhana tinha como objectivo o ouro, o que não interessava os Portugueses, senhores da Guiné e Mina; sòmente com Magalhães — mas trata-se de um português, apoiado por uma falange de técnicos portugueses — as navegações castelhanas visam, pelas rotas transpacíficas, as drogas e especiarias indonésias, e a questão das Molucas põe frente a frente os dois imperialismos.

Apesar de tudo, durante um século o caminho marítimo que liga os oceanos Atlântico e Índico, a rota das especiarias e drogas, permaneceu monopólio português (as tentativas francesas, tal como a de Parmentier até Samatra em 1529, não mudam nada). Depois, passou a haver uma violenta concorrência, e cerca de 1640 a rota do Cabo torna-se sobretudo holandesa e inglesa. Não obstante, os Portugueses continuaram, teimosos, incansàvelmente, a fazer a viagem de ida e volta entre Lisboa e Goa ou Macau, até ao século XIX; com excepção de alguns anos.

### 0. As fontes

Como a Casa da Índia e os Armazéns de Guiné e Índia arderam na altura do terramoto de 1755, os registos seguidos e homogéneos do movimento marítimo e comercial entre Portugal e o Oriente perderam-se. Mesmo que tivessem subsistido teria sido preciso completá-los com vários conjuntos de fontes; mas a ausência de registos

obriga-nos a recorrer mais intensamente a estas fontes complementares a fim de suprir da melhor forma esta terrível lacuna, e a ir pilhar outras ainda.

Durante o período experimental da rota do Cabo eram fornecidas instruções ao capitão-mor de armadas e a cada capitão de nau ou navio; e igualmente aos pilotos; estas instruções evoluíram rapidamente para a forma de *regimentos* (regulamentos, ordenações), mais completos e precisos. Citemos as Instruções assinadas por Vasco da Gama e destinadas a Cabral, e já em 1507 um *regimento*, dirigido ao capitão-mór Fernam Soares, o qual representa a forma definitiva, onde estão misturadas as ordens e conselhos relativos à navegação, às pessoas e vida a bordo, e às regras a seguir nas operações comerciais ou na partilha das presas. Uma comparação com o *regimento* dirigido ao capitão da nau *São Pantaliam*, em 1592, mostra que esta segunda ordem de questões foi suprimida, mas que a primeira persiste com maior ou menor semelhança, por vezes até desenvolvida e minuciosa.

Além de ter de respeitar as ordens e conselhos contidos no regimento, a viagem devia seguir os itinerários fixados nos roteiros e obedecer às prescrições e avisos que aí estavam inscritos. A série de *roteiros* começou muito antes da viagem do Gama — assim *Este livro he de rotear* que data de entre 1470 e 1493. O primeiro roteiro do caminho marítimo para a Índia Oriental encontra-se no mais importante trabalho científico-técnico do dealbar do século XVI português, o *Esmeraldo de Situ Orbis* de Duarte Pacheco Pereira, um dos que anotaram metòdicamente as latitudes, conhecenças e geografia da África sobretudo atlântica; infelizmente o seu livro (escrito entre 1505 e 1508, ou até mesmo 1520) termina, incompleto, pouco depois do Cabo. Estão incluídos outros roteiros nos *Livos de Marinharia* (Livros de arte náutica), como o de André Pires (1501-1520) ou o de João de Lisboa (1514). O roteiro mais célebre da primeira metade do século XVI é obra do sábio e futuro governador da Índia D. João de Castro; foi elaborado em 1538-9 (porque encontramos aí misturado um diário de bordo); os roteiros de Goa a Diu e de Goa a Suez completam-no. Depois de 1580 — as condições da viagem tornam-se mais difíceis — os roteiros multiplicam-se, devidos a Manuel Monteiro, Gaspar Ferreira, Vicente Rodrigues, Aleixo da Mota: é uma literatura de qualidade, pelo menos até aos anos de 1620.

Os roteiros supõem, e inscrevem-se nas cartas: a arte náutica portuguesa introduz a escala das latitudes, e apesar do problema da longitude só ser resolvido no século XVII, a riqueza da experiência das numerosas e repetidas viagens permite desenhá-las com mais exactidão (ou menos inexactidão). O *cartear*, a navegação que tem a carta como suporte e as medidas aí avaliadas, confrontadas com os dados da bússola, só tem sentido em relação ao roteiro; preocupação mais importante: o desvio da agulha segundo os lugares, a diferença, variável, entre o norte astronómico e o norte magnético.

Mas se quisermos agarrar a realidades das viagens, temos que ir buscar as narrativas de viagem e a correspondência que a descreve. Chegaram até nós bastante numerosas, a partir da abertura deste caminho marítimo pelo Gama — é a narrativa devida

muito provàvelmente a Álvaro Velho. Os estrangeiros que viajaram a bordo de navios portugueses deixaram-nos muitas vezes descrições importantíssimas: desde Ludovico di Varthema e o alemão Hans Mayr (que acompanhou o vice-rei D. Francisco de Almeida), e sobretudo os mercadores ou feitores como Giovanni da Empoli, Andrea Corsali, Monclaro, Sassetti, Van Linschotten evidentemente, Moquet, Pyrard de Laval. Os diários de bordo só apareceram tardiamente: anunciam-se com o roteiro de D. João de Castro, mas só os encontramos em número considerável durante os últimos dez anos do século XVI e os primeiros quinze anos do século XVII. Tinham começado provàvelmente a ser redigidos mais cedo, visto que nas *Fugger News Letters* (I, pp. 38-41) um alemão informa-nos que se escreveu um livro contando toda a viagem de 1579 dia a dia. Cada dia está colocado sob a égide de «Jesus, Maria» e fecha com o voto que Deus permita uma boa viagem. Regista-se o estado do tempo, os ventos e correntes, os sinais marítimos (conhenças, quer sejam pássaros, côr de água, madeiras flutuantes, etc.), a altura do sol medida ao meio-dia, a direcção que segue o navio, as distâncias estimadas (percorridas ou a percorrer), a partir de ou até tal ilha, tal baía ou cabo.

Os *Livros de armação* e os *Cadernos da carga* dão-nos os aprestos dos navios, as cargas, os nomes e tipos dos navios, por vezes mesmo informações a respeito da viagem. Os feitores estão encarregados desses registos.

Os registos dos portos ou das instituições encarregadas das viagens forneceriam informações preciosas se fossem menos deficitários. Já explicámos a razão por que faltam em Lisboa; mas também não os temos em relação a Cochim ou Goa. Uma excepção relativamente a Lisboa: os registos da Junta do Comércio de 1740 a 1763. O seu valor é tanto mais importante quanto constituem precisamente uma excepção.

Quando os perigos no mar começaram a ameaçar a segurança e a regularidade da «carreira da Índia», os cronistas, os mercadores e os funcionários ligados ao seu funcionamento normal e obrigados a apresentar relatórios aos centros de decisão começaram a arrolar listas do movimento pela rota do Cabo, acompanhadas de informações relativas às vicissitudes das viagens. Mas estes arrolamentos destinavam-se igualmente a «perpetuar a memória das armadas que vieram de Portugal até estas partes orientais», assim como o ordenava o governador Jorge Cabral em 1550 a Lisuarte de Abreu, o qual nos deu o primeiro «Livro das Armadas» (Pierpont Morgan Library, New York). Um outro «Livro das Armadas», com representações a côres de cada frota, encontra-se na Academia das Ciências de Lisboa. O Visconde de Santarém publicou uma «Relação das Armadas de 1500 a 1579», arrolada sem dúvida pouco depois desta data. Entre os cronistas, devemos a Diogo do Couto, o profundo analista das políticas imperiais portuguesas e da situação nas Índias Orientais, uma lista das Armadas que viajaram entre o Reino e a Índia entre 1540 e 1586 (*Da Ásia — Década X*), redigida à volta de 1600. O capitalista e economista Duarte Gomes Solis serviu-se de uma lista dos «Sucessos de las naves y armadas, desde el año de 1560» (até 1596) a fim de estudar os grandes problemas da rota do Cabo e da economia imperial portu-

guesa nos anos de 1620 (encontra-se em apêndice aos seus *Discursos sobre los Comercios de las dos Indias*, de 1622). Mas o rol mais importante e feito com maior cuidado é da autoria de Pedro de Barreto Rèsende, que nos deu uma suma muito completa e precisa do mundo oriental português em 1635-1636 (tendo como base o trabalho precedente de António Bocarro, mas muito melhorado e corrigido). O Livro I do seu *Livro do Estado da Índia* (B. N. Paris, n.º 1 e n.º 36 do Fundo Português; outra «via» igual ao n.º 1 no British Museum) é um «Tratado dos Viso-Reis» de 1497 a 1636: entre os acontecimentos de cada governo encontram-se inscritas as armadas. O autor foi funcionário da Matrícula Geral, cujos registos têm inscritos todos os funcionários, operários, soldados, etc., ao serviço do Estado Português da Índia; mais tarde foi promovido a secretário do Estado, com o vice-rei conde de Linhares. Quer dizer que estava muito bem colocado para levantar uma lista, e a narrativa das viagens não só merece um alto grau de confiança como é muito completa. Foram redigidas outras listas na mesma época e nos decénios seguintes: por exemplo, a «Relação das Armadas da Índia com os sucessos delas, 1497-1632» (B. N. Paris, Fundo Português, n.º 46; British Museum Additional 20902), o «Livro das Armadas de 1497-1640» (Fundo Vidigueira, A. N. Torre do Tombo), estudado por Teodoro de Matos, e sobretudo a célebre «Recopilação das famosas armadas portuguesas 1497-1650», de Simão Ferreira Paes (publicada no Rio de Janeiro, 1937). Estes «Livros das Armadas» tornaram-se um género literário, e assim outros serão ainda publicados pelo padre Manuel Xavier em 1717, e por Francisco Ameno em 1763. Mas visavam ainda outros objectivos: manter viva esta rota das Índias Orientais que os portuguees tinham aberto, defender o orgulho português perante a ascensão holandesa e inglesa.

Não é certamente acumulando tais listas das armadas que chegaremos a conhecer melhor o movimento da navegação e do comércio entre Portugal e as Índias Orientais, incluindo Macau. É preferível recorrer às crónicas de Castanheda, Gaspar Correia, Barros, Diogo do Couto. Por outro lado, as cartas e relatórios dos cônsules estrangeiros em Lisboa, sobretudo Franceses, informam muitas vezes acerca das partidas e chegadas, cargas, duração das viagens e outras circunstâncias; a sua contribuição é preciosa relativamente à última terça parte do século XVII e ao século XVIII.

### 1. O movimento da rota do Cabo de 1500 a 1635. Rotas, duração das viagens, navios

Apoiando-nos em todo o leque de fontes inventariadas, construímos uma lista do movimento das armadas e navios isolados que homogeneíza tanto quanto possível as heterogeneidades dos pontos da partida e corrige as diferenças entre as informações. Todavia, subsistem lacunas e pontos duvidosos, e nem sempre podemos trabalhar com os mesmos números, porque nos faltam certas precisões. Mas não há contradições entre eles.

De 1500 a 1635, de pelo menos 912 navios que levantaram âncora em direcção ao oceano Índico, 852 prosseguiram viagem e 768 chegaram a bom porto. Entre as 550 velas, no mínimo, que dos portos malabares ou de Goa e de Malaca, se engolfaram com destino à metrópole, menos de uma dezena voltaram ao porto de largada e mais de 470 chegaram ao Tejo. Eis, aliás, como se apresenta este duplo movimento no decorrer dos decénios:

MOVIMENTO DOS NAVIOS COM DESTINO AO ÍNDICO

| | Partidas de Lisboa | | Arribadas ao porto de partida | Invernadas | Perdas | Chegadas ao Oriente | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Total | Média anual | | | | Total | Média anual |
| 1500-1509 | 138 | 13 ou 14 | 1 | 24 | 9 | 128 | 12 a 13 |
| 1510-1519 | 96 | 9 ou 10 | 2 | 15 | 4 | 90 | 9 |
| 1520-1529 | 76 | 7 ou 8 | 1 | 14 | 14 | 61 | 6 |
| 1530-1539 | 80 | 8 | 5 | 2 | 6 | 69 | 7 |
| 1540-1549 | 61 | 6 | 2 | 11 | 4 | 55 | 5 ou 6 |
| 1550-1559 | 51 | 5 | 7 | 10 | 4 | 40 | 4 |
| 1560-1569 | 49 | 5 | 4 | 0 | 3 | 42 | 4 |
| 1570-1579 | 54 | 5 | 0 | 7 | 3 | 51 | 5 |
| 1580-1589 | 56 | 5 ou 6 | 6 | 1 | 3 | 47 | 4 ou 5 |
| 1590-1599 | 44 | 4 | 6 | 5 | 3 | 37 | 3 ou 4 |
| 1600-1609 | 68 | 6 ou 7 | 6 | 6 | 13 | 49 | 5 |
| 1610-1619 | 56 | 5 ou 6 | 7 | 3 | 5 | 44 | 4 |
| 1620-1629 | 67 | 6 ou 7 | 13 | 4 | 13 | 43 | 4 |
| 1630-1635 | 16 | 2 ou 3 | 0 | 1 | 0 | 16 | 2 ou 3 |
| Total | 912 | | 60 | 20 | 84 | 772 | |

MOVIMENTO DOS NAVIOS DA ÍNDIA E MALACA COM DESTINO A LISBOA

| | Partidas | | Arribadas ao porto de partida | Invernadas | Perdas | Chegadas a Lisboa | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Total | Média anual | | | | Total | Média anual |
| 1501-1510 (falta 1507) | >64 | 7 | | | 7 ou 8 | >56 | 6 |
| 1511-1520 (faltam 1516 e 1520) | >56 | 6 | | | 1 | >55 | 6 |
| 1521-1530 (falta 1521) | >39 | 4 | | | 1 | >38 | 4 |
| 1531-1540 | ? | ? | | | 2 | | |
| 1541-1550 (falta 1546) | >50 | 5 | | | 5 | 45 | 4 ou 5 |
| 1551-1560 | 45 | 4 ou 5 | 1 | 4 ou 5 | 12 ou 14 | 30 ou 32 | 3 |
| 1561-1570 | >37 | 4 | 1 | 8 | 3 ou 4 | >32 | 3 |
| 1571-1580 | 44 | 4 | | 3 | 1 | 43 | 4 |
| 1581-1590 | 47 | 4 ou 5 | 1 | 1(?) | 5 | 41 | 4 |
| 1591-1600 | 39 | 4 | | 3 ou 5 | 16 | 23 | 2 |
| 1601-1610 | 31 | 3 | 2 | 2 | 4 | 25 | 2 ou 3 |
| 1611-1620 | 30 | 3 | 2 | 1 | 4 | 24 | 2 |
| 1621-1630 | 22 | 2 | | 3 | 6 | 16 | 1 ou 2 |
| 1631-1635 | 12 | 2 | | 2 | 3 | 9 | 2 |
| Total | >516 | | 7 | 11 ou 13 | 70 ou 75 | >439 | |

Estes quadros suscitam e apoiam um certo número de observações importantes. Ao princípio, provavelmente até cerca de 1515, trata-se de destruir os tráficos muçulmanos e indianos instalados, é preciso assegurar o domínio português no oceano Índico. Poderosas esquadras são pois enviadas de Lisboa; já não basta dominar os mares, os Portugueses vêem-se obrigados a conquistar e ocupar Goa, Ormuz, Malaca, e a controlar Cochim e outros portos. Não conseguem manter Ádem, e por conseguinte nunca conseguirão fechar a rota do Mar Roxo; e também não manterão Achém, na Samatra, portanto nunca controlarão esta outra rota da pimenta em direcção ao Levante. Têm que enfrentar as veleidades mamelucas no oceano Índico, e depois de 1516 o poder otomano que se apropriou de toda a rede do Próximo Oriente e acabará por dominar o Estreito de Meca assim como o caminho de Bassorah. Isto quer dizer que mesmo depois do período inicial será preciso novamente enviar fortes esquadras a fim de conservar Diu, uma das chaves deste império talassocrático. O movimento regular de uma «carreira» comercial começa à volta de 1540.

O meio do século sofre uma viragem estrutural através do conjunto do império português; constata-se essa crise pelo número reduzido de regressos de «naus de carga»; é todavia ultrapassada, e a verdadeira ruptura dá-se só em 1590: as naus que regressam carregadas ao Reino reduzem-se daí por diante a duas, raramente a três. No que diz respeito às idas para as Índias Orientais só parecem traduzir quebra cerca de 1620. Mas há outros aspectos que devem ser postos em relevo.

Durante estes 135 anos, em 918 partidas do Tejo, 87% tiveram lugar em Março ou Abril; é a «monção», a época propícia à viagem. E ainda entre os 13% que sobram a maior parte singra para outros destinos que não a Índia — Moçambique, Madagascar, Ormuz, Malaca; são sobretudo pequenos veleiros que asseguram as ligações urgentes ou que levam reforços militares esperados com impaciência. Os navios que levantam âncora no decurso da segunda quinzena de Março e até 10 de Abril representam 62%, um pouco mais até 1580, ligeiramente menos depois. As diferenças cujas consequências interessam estão noutros pontos. O número de partidas fóra da monção salta de 11% até 1579 para mais de 18% de 1580 a 1635. Por outro lado, dentro dos limites da monção, se os 62% se mantêm mais ou menos fixos durante estes 135 anos, as outras partidas resvalam da primeira quinzena de Março (redução para metade) para o período de 10 a 30 de Abril — de 19% antes da data da divisória passa-se a 29% depois. No que diz respeito às chegadas aos portos do Malabar e Canará (Kanará), até 1579 as naves e navios que lançam ferro andam à volta de 77% no decorrer da segunda quinzena de Agosto e da primeira de Setembro; 97% foram chegando até fim de Outubro; depois de 1580 quase 82% chegam do primeiro de Setembro a 30 de Outubro. Era de esperar: o resvalar para datas mais tardias, da chegada à Índia, visto que houve nas partidas do Tejo um resvalar para datas mais tardias também.

Este resvalar teve como resultado o aumento do número de arribadas forçadas ao porto de partida ou a um outro porto qualquer do Reino, visto o tempo contrário impedir absolutamene a continuação da viagem: as *arribadas* passam de 3 ou 4% para um pouco mais de 12%, mas o número de navios que tiveram que invernar — passar o inverno numa escala, geralmente Moçambique, por vezes Melinde ou Socotorá — diminui fortemente: de 14% caiu para cerca de metade. De facto, *arribada* e *invernada* dependem de factores diferentes. A primeira resulta a maior parte das vezes de más condições meteorológicas no Atlântico — tempestades ao largo das costas portuguesas para além do meio de Abril, calmas perto da costa brasileira e forte corrente contrária impedindo dobrar («montar») o cabo Santo Agostinho. A segunda é imposta pelo carácter inexorável da monção no oceano Índico; é extremamente difícil partir de Moçambique antes do mês de Maio, e a viagem permanece precária até Julho. Uma partida prematura de Lisboa — Janeiro ou Fevereiro — conduz a um alongamento da viagem, da mesma maneira que uma partida demasiado tardia — de Maio a Dezembro.

As regras de ouro impõem que se levante ferro do Tejo no decorrer do mês de Março, e de Cochim, para a volta, até meados de Janeiro (*The Fugger News Letters*, I, 38, 41, Cochim, 10/01/1580). Segundo Duarte Gomes, competente na matéria, «los pilotos antigos dezian sobre la partida, que el postre dia de Março partian en su monción, y en primero dia de Abril fuera de monción.» (*Alegación*, 1628, f. 198). Quanto à volta, já o *regimento* de 1507 dirigido a Fernam Soares marcava como último limite para partir do Malabar o final de Janeiro, sublinhando que «partindo mais tarde é muy grande risco para sua navegação, e tanto, como sabeis.» A realidade não respeitou um bom número de vezes estes limites, o que porá, à medida que nos aproximamos do fim do século XVI, e no decurso do XVII o problema da mudança de rota através do oceano Índico — escolha entre o itinerário «por dentro», entre Madagascar e o continente, e o itinerário mais directo «por fóra», quer dizer, do Cabo à Índia a leste da grande ilha.

Mas fóra da monção as viagens nem sempre são difíceis. Pequenos veleiros, de boa construção, comandados e pilotados por homens muito competentes, fazem-nas sem prejuízos, e a duração do percurso não sofre grandes delongas — o contrário também pode acontecer. As *armadas* também o fazem. Assim, em Novembro de 1533, o governo de Lisboa, avisado da partida de uma esquadra turca para a Índia, mandou desaferrar uma armada de 9 caravelas, 2 galeões e uma nau, capitaneada por D. Pedro de Castelo Branco: escala em Moçambique em Fevereiro e durante a primeira quinzena de Março, chega a Goa em Maio de 1534, ou seja menos de sete meses no mar (apesar de ter sido arrastada até Malaca). Notemos porém que se trata na maior parte das vezes de caravelas. De igual modo, seis naus e caravelas que largaram do Tejo no dia 24 de Novembro de 1537 puderam ancorar em Goa e Diu em Maio do ano seguinte, excepto uma, que foi obrigada a voltar. Em 10 de Outubro de 1519 lançava âncora em Cochim um navio partido do Reino em

7 de Junho — viagem rápida, de quatro meses. Em contrapartida, a armada do Vice-Rei Rui Lourenço de Távora, que levantou âncora do Tejo em 24 de Outubro de 1608, sofreu grandes dificuldades, só conseguiu dobrar o Cabo no princípio de Março (mais de cinco meses) e só chegará a Goa em Setembro — viagem que ultrapassou os dez meses.

As naus carregadas de especiarias saem da barra de Cochim nos primeiros tempos, da barra de Goa mais tarde, em Dezembro, a maior parte das vezes em Janeiro; este último mês torna-se a regra em meados do século XVI. A data da partida depende sobretudo das disponibilidades financeiras para compra das especiarias e drogas e das datas de entrega (ligadas às datas de colheita). Será só no século XVII que o medo dos holandeses e dos ingleses levará a preferir viajar nas vésperas da inversão da monção, ou até no princípio da monção contrária; os resultados não foram porém brilhantes, o que era de esperar. O número de navios que tiveram que passar o Inverno numa escala passou de 5%, até 1590, a quase 10% em seguida, e houve, depois desta data, 24% de perdas, contra 10% durante os 90 anos anteriores. As «naus de carga» vêm ancorar ao estuário do Tejo a maior parte das vezes de metade de Junho a metade de Setembro (em quase 80% dos casos). São raras as que entram na segunda quinzena de Setembro, as chegadas retomam um pouco em Outubro. De meados de Junho a meados de Julho e de meados de Agosto a meados de Setembro, Lisboa vê aparecer 56% dos navios que voltam das Índias Orientais.

A duração da viagem varia entre limites muito largos. Raramente se consegue levá-la a bom porto em menos de quatro meses — conhecemos todavia 17 casos. Quando os navios se vêem obrigados a passar o Inverno numa escala — de 1500 a 1635 isso aconteceu pelo menos com 103 — a viagem estende-se entre um ano a ano e meio — acontecem casos destes uma vez em nove. Quase 88% das idas inscrevem-se entre quatro meses e meio e sete meses; se reduzirmos a amplitude ao intervalo de 5 meses — seis meses e meio, quase 71% das viagens estão aí compreendidas. Mas mesmo sem invernarem, uma viagem fóra da estação chega a durar dez meses, como já vimos. A duração da viagem de volta de Cochim ou Goa a Lisboa não nos é tão bem conhecida. Todavia, se os limites extremos parecem ser quatro meses e meio e 9 meses (invernagem não compreendida), a grande maioria, ou seja 65%, está compreendida entre 5 meses e meio e sete meses e meio; de uma quinzena a um mês mais do que a ida.

Durante 90 anos, cinco naus do Reino foram todos os anos ancorar a Cochim ou Goa, quatro naus carregadas de especiarias e drogas vieram fundear nas águas do Tejo. Há, além disso, as armadas com fins militares. O que é que este movimento representa em termos de tonelagem? Na esteira do economista Severim de Faria, do século XVII (*Notícias de Portugal*, Discurso 7), Costa Quintela concluiu que, não ultrapassando 500 tonéis no decorrer do reinado de Manuel, até 1521, as naus vieram a atingir 800 e 900 tonéis para o final do reinado de João III,

passado o meado do século. Esta apresentação da evolução suscita reservas e Lopes de Mendonça não deixou de as formular.

A armada de Cabral, em 1500, era composta de dez «grandes» naus de 200 a 300 tonéis — vemos a escala ao princípio da «carreira»; além disso, três navios. Mas já para a viagem de 1503 se construíram na Ribeira da Naus de Lisboa duas naus, uma de 700 e outra de 500; e no Porto uma terceira de 450, enquanto os estaleiros da Madeira forneceram duas de 350 cada e os de Setúbal uma de 160 a 170; uma nau de 300 tonéis, regressada recentemente de Chios, devia reunir-se a esta esquadra. Os navios sob o comando de Albuquerque que desaferraram nesse ano eram de 450 tonéis (*Espírito Santo*), 300 (*Santiago*), 150 (*São Cristóvão*) e 100 (*Catarina Dias*), a *nau de carga* «Santo António» deslocava 600 tonéis; em 1512 fez a viagem integrada na frota comandada por Jorge Pereira de Melo. As duas naus cujos capitães eram João da Nova e Vasco Gomes de Abreu, que em Fevereiro de 1506 deixaram Cochim com destino a Lisboa, orçavam por 400 tonéis cada uma. Da frota que em 1518 transportou as especiarias da Índia para o Reino, duas naus portuguesas transportavam 2 000 *botte* cada uma, três respectivamente 1 000, 900 e 800, ou seja, muito provàvelmente, 1 000 tonéis para as duas primeiras, 500, 450 e 400 para as três outras. A partir de 1511-1513 construiu-se nos estaleiros de Cochim a nau *Santa Maria do Monte Sinai*, com 800 tonéis, a qual fez, entre outras viagens, a de Nice, em 1521: a bordo viajava a infanta D. Beatriz, noiva do duque de Sabóia.

As carracas em serviço na «carreira» da Índia começam já a tornar-se gigantes no reinado do Rei Venturoso. Talvez não estejamos longe da verdade ao calcularmos a tonalgem corrente em 350-400; numerosos navios estão compreendidos entre 150 a 300 tonéis, e não devemos esquecer que as naus de 600 tonéis se tornam cada vez menos raras, algumas ultrapassam até este limite.

O máximo de 1 000 tonéis só foi ultrapassado no final do século XVI, princípios do XVII. A carraca *Nossa Senhora do Monte Carmel* que com a idade de trinta anos serviu de navio almirante à armada de 1608 onde viajava o vice-rei Conde de Faria, na opinião de Mocquet «tinha capacidade de cerca de 2 000 tonéis, era um dos mais belos navios que se construíram em Portugal». O senhor de Monconys ficou verdadeiramente estupefacto ao ver, em 1628, no Tejo, um destes palácios flutuantes... «Neste porto, só havia um destes navios... fomos vê-lo e lá dentro ficámos encantados; tem seis andares com meia-lança de altura de um a outro, e o último mede o mesmo; o comprimento é de 180 passos, a largura de 40; transportou das Índias para Lisboa quinhentas famílias inteiras, cada uma com os seus móveis, os seus serviçais, os seus filhos... Julgava ter visto, quando vi o galeão de Malta, o mais belo navio que navegava no mar, mas esse podia passar pelo esquife deste.» E Fournier, adaptando Manuel de Figueiredo, descreverá também estas carracas «que têm vulgarmente a capacidade de mil e quinhentos e dois mil tonéis, ou até mais» — «os maiores navios do mundo».

A imagem destes monstros não deve levar-nos a esquecer que as naus correntes em serviço eram de capacidade muito menos sensacional. Por meados do século XVI, a tonelagem variava, segundo Fernando Oliveira — a melhor autoridade na matéria —, entre 500 e 1 000 tonéis; os galeões situavam-se no limite inferior, com uma capacidade de 500 a 600 tonéis (*Livro da Fábrica das Naus*, ed. Lopes Mendonça, pp. 9-10). Francisco Barreto embarcou em 1569, para ir a Moçambique, numa «nau de carreira» de 600 tonéis. Muito provàvelmente era esta a tonelagem corrente durante o terceiro quarto do século: revela um aumento de 50% em relação aos 400 tonéis que predominaram durante a primeira terça parte do século.

As discussões para determinar qual a tonelagem mais favorável à «carreira da Índia» travaram-se pràticamente desde o seu estabelecimento, mas é cerca de meados do século XVI que se tornam obcecantes. Fernando de Oliveira dirige a sua defesa a favor dos navios grandes, em resposta aos partidários dos pequenos veleiros que criticam o aumento exagerado da tonelagem. Estes põem em destaque a maneabilidade das caravelas, navios e naus médias, a sua facilidade de manobra (não devemos esquecer que as entradas e saídas dos portos exigiam por vezes o reboque por galés), a facilidade de escaparem aos corsários, o carregamento mais fácil. Mas para Oliveira as naus grandes aguentam melhor o mar qualquer que seja o tempo, e basta vê-las para os piratas à espreita depressa se desencorajarem — aquelas dispõem de uma artilharia pesada e abundante, de tropas bem equipadas; ao passo que os flibusteiros não hesitariam em atacar os pequenos navios, e estes últimos resistem mais dificilmente aos caprichos do oceano e às tempestades. O *Regimento* do tráfico da pimenta de 1570 achou por bem, todavia, impor uma redução de tonelagem das naus da «carreira»: assim poderão ser armadas e carregadas com menos despesa e mais fàcilmente; bastará uma equipagem menos numerosa, e, em caso de *invernada* os gastos serão inferiores. A redução da tonelagem aumenta o número de unidades; daí a actividade crescente dos estaleiros, as possibilidades mais largas para os armadores, etc. Os limites impostos são no máximo 450 toneladas, e 300 no mínimo, tanto em relação à construção em Portugal como na Índia. A determinação de um limite inferior mostra que se reconhecia o bem fundado de certas críticas de Fernando Oliveira; não seria necessária se os navios de menos de 300 tonéis não continuassem a circular nesta rota.

A ordenação de 1570 não foi respeitada, o que era de prever — o tecto parece demasiado baixo. No seu relatório de 1581 sobre a navegação da Índia, o marquês de Santa Cruz constata que a tonelagem corrente é de 600 toneladas e explica porquê: assim a equipagem pode transportar por sua conta as mercadorias de grande volume, ao passo que a carga real é mais pesada que volumosa. Mas D. Álvaro de Bazan vê graves inconvenientes na grande tonelagem e propõe reduzi-la para metade, aumentando o número de «naus de carreira» de cinco para doze — vai ainda mais longe que o *Regimento* de 1570. Como o legislador de então, o marquês julga ajudar assim o desenvolvimento das actividades privadas — uma outra grande preo-

cupação da época. Não se tomou nenhuma medida verdadeiramente eficaz, e uma dezena de anos mais tarde começaram a aparecer as monstruosas carracas de 1 600 a 2 000 tonéis.

Mas qual é o peso da carga transportada por uma «nau de carreira»? Albuquerque calcula em 1512 que em cada nau nova se carregam 7 500 a 8 000 quintais ( = 383—410 toneladas métricas); uma nau velha só podia carregar menos 1 500 quintais, ou seja 6 000 a 6 500 quintais (308-333 toneladas). Cada tonelada equivale a 13,5 quintais do «peso novo» ou um pouco mais de 15 ⅓ quintais «antigos». A tonelada, unidade de peso, corresponde ao tonel, medida de capacidade. Assim os cálculos que cifram de 380 a 520 toneladas as naus novas e de 400 a 420 as naus antigas levam às estimativas de 400 e 500 tonéis que se podem considerar correntes nesta época.

As cargas desembarcadas em Lisboa no decorrer da primeira metade do século XVI demonstram a precisão da avaliação calculada por Albuquerque: entre 6 000 quintais e mais de 8 000 de especiarias e drogas por nau. Mas em 1551 a nau *São Bento* transporta 12 000 quintais de pimenta: carga de 617 toneladas métricas ou 777 toneladas antigas, a nau tinha portanto capacidade de cerca de 800 tonéis. As naus de 1 000 tonéis transportam 15 400 quintais, e os mastodontes tardios albergam 23 000, ou até 30 000.

Todavia, para conhecer o porte ou a capacidade exacta das naus mais correntes seria preciso acrescentar à grande carga, única geralmente conhecida, as *quintaladas, câmaras, gasalhados* e «liberdades», quer dizer tudo o que a equipagem, a tropa, os oficiais e funcionários, e toda a espécie de viajantes a bordo levam de bens pessoais, mercadorias sob licença (ou cujo tráfico é uma «mercê», uma recompensa ou favor real). Tudo isto representava muitas vezes pesos e volumes consideráveis — as drogas dos particulares ocupavam metade dos *agasalhados* no carregamento de Dezembro de 1547, assim o lastimava o *vèdor*. Os abusos aumentavam cada vez mais, e no final do século as próprias pontes estavam atravancadas com caixas, fardos, vasilhas, cestos, porque os oficiais e marinheiros tinham alugado aos mercadores e a outros passageiros os seus *agasalhados*. Quando o carregamento se efectua segundo as regras, o fundo do porão é lastrado de pedras, as especiarias ficam arrumadas nos espaços de armazenagem preparados por cima do porão. A capacidade de uma nau pode portanto ser superior de metade à carga grossa de especiarias e drogas declaradas, e não nos podemos enganar a não ser por defeito se para avaliarmos o total da carga acrescentarmos àquela a ¼ parte.

Concluamos. Durante o primeiro terço do século XVI, as naus da rota do Cabo tinham de capacidade a maior parte das vezes 400 tonéis, cada uma transportava 7 a 10 mil quintais, a parte das especiarias e drogas declaradas era de 6 a 8 mil. Depois a tonelagem oscilou entre 500 a 1 000 tonéis, a moda anda à volta de 600; a carraca «normal» transportava 9 000 quintais de especiarias e drogas, e a sua carga total podia atingir 11 000, ou até mesmo mais.

## 2. De 1635 ao princípio do século XIX

Os quadros elaborados permitem-nos efectuar um primeiro corte à volta de 1590, sobretudo no que diz respeito aos regressos, mas também quanto às condições gerais de navegação. Dá-se do mesmo modo um segundo corte à volta de 1620, no que diz respeito principalmente ao número de navios que partem para as Índias Orientais.

O ano de 1635 não representa nenhuma modificação, é somente um limite cómodo relativamente à investigação. Depois, as fontes tornam-se menos numerosas e menos ricas. As informações dos cônsules franceses adquirem importância, sobretudo à volta da última terceira parte do século XVII. Contudo, Ch. R. Boxer pôde pacientemente arrolar as partidas de Lisboa com destino a Goa, Macau os outros portos asiáticos, até 1800; podemos acrescentar uma dezena de anos mais, e corrigir ou completar certos dados reunidos pelo historiador inglês. Quanto às viagens de regresso não dispomos infelizmente ainda duma série contínua e completa, sòmente de grupos de anos no século XVII e do período de 1740-1763 graças aos registos da Junta do Comércio. Ainda menos conhecemos as tonelagens e a duração das viagens.

Vejamos pois o quadro estabelecido por Ch. R. Boxer, corrigido e completado por nós:

PARTIDAS DE LISBOA COM DESTINO ÀS ÍNDIAS ORIENTAIS

| Período quinquenal | Número de navios | Período quinquenal | Número de navios |
|---|---|---|---|
| 1630-1635 | 16 | 1766-1770 | 7 |
| 1636-1640 | 14 | 1771-1775 | 7 ou 8 |
| 1641-1645 | 18 | 1776-1780 | 5 |
| 1646-1650 | 26 | 1781-1785 | 7 |
| 1651-1655 | 18 | (falta 1784) | |
| 1656-1660 | 14 | 1786-1790 | 8 |
| 1661-1666 | 9 | 1791-1796 | 4 |
| 1667-1670 | 12 | (faltam 1793 e 1795) | |
| 1671-1675 | 12 | 1796-1800 | 5 |
| 1676-1680 | 13 | (falta 1796) | |
| 1681-1685 | | 1804 | 11 |
| 1686-1690 | 5 | 1805 | 10 |
| 1691-1695 | 10 | 1806 | 10 |
| 1696-1700 | 13 | 1807 | 7 |
| 1701-1705 | 13 | 1808 | 1 |
| 1706-1710 | 9 | 1809 | 1 |
| 1711-1715 | 11 | 1810 | 6 |
| 1716-1720 | 9 | 1811 | 4 |
| 1721-1725 | 10 | 1812 | 11 |
| 1726-1730 | 9 | 1813 | 9 |
| 1731-1735 | 11 | 1814 | 9 ou 11 |
| 1736-1740 | 13 | 1815 | 12 |
| 1741-1745 | 11 | 1816 | 12 |
| 1746-1750 | 16 | 1817 | 9 |
| 1751-1755 | 15 (×) | 1818 | 13 |
| 1756-1760 | 13 (×) | 1819 | 14 |
| 1761-1765 | 9 | 1820 | 10 |

( × ) = corrigido e completado

Fontes:
Acúrcio das Neves, *Variedades*, 1822, t. I, pp. 235-37.
Adrien Balbi — *Essai statistique*, 1822, t. I, p. 416.
1635-1800: Ch. R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire*, New York, 1969, pp. 381-382.

Segundo este quadro, temos a partida todos os anos de 3 ou 4 navios de 1630 a 1660; em seguida de 2, no máximo 3, com um período mais vazio de 1776 a 1800. Mas os totais por períodos quinquenais escondem anos vazios ou variações mais importantes — o movimento geral permanece muito irregular, e a ignorância em que estamos sobre o movimento geral da tonelagem deixa na sombra a importância desta rota do Cabo. Mas sabemos por outro lado que nos anos de 1648, 1649 e 1650 não chegou nenhuma nau do Reino à Índia (carta do vice-rei, Goa, 15/12/1650, AHU). Em contrapartida, em 1655 4 navios levantaram âncora doTejo e fundearam em Goa em 20 de Agosto, depois de uma viagem feliz de cinco meses. Em 1685 são ainda quatro navios e um navio de guerra que partem para Goa. Mas o número de navios que partem já não tem a mesma importância, desde que os envios consistem sobretudo de espécies de prata espanholas — piastras e patacas, e algumas mercadorias de preço (coral, tecidos ingleses, licores...). Os destinos diversificam-se, sobretudo no decurso do século XVIII: Goa e Macau, mas também a costa do Coromandel e de Bengala sem esquecer Moçambique, onde à volta dos anos de 1670 se pretende desenvolver a colonização portuguesa. Os indicadores da conjuntura económica revelam que o final do século XVII e o final do século XVIII-princípios do XIX se afirmam pela actividade mercantil dos Portugueses nessa rota, aproveitando-se das infelicidades dos outros.

Entre 1670 e 1724 as partidas de Lisboa concentram-se na segunda quinzena de Maio e na primeira de Abril, e muito fortemente: 93 e 58 respectivamente. De 1740 a 1763 encontramo-nos em face de partidas mais espalhadas até à primeira semana de Maio: a segunda quinzena de Março e o mês de Abril representam 83,3% (até 7 de Maio 96%).

Algumas viagens continuam a ser muito rápidas: assim o capitão João da Costa foi de Lisboa a Goa em 1640 e em 1641 em 3 meses e vinte dias (tratava-se de levar a boa nova da Restauração); em 1645 o mesmo fez igual viagem em 4 meses e 27 dias. Mas a inexorabilidade das condições físicas da navegação mantinha os prazos do século XVI: o vice-rei Manuel de Saldanha escrevia de Goa ao conde de Oeiras que era preciso esperar 18 meses para receber uma resposta de Lisboa às proposições apresentadas pelo Estado da Índia (*Cartas*, Lisboa, 1948, p. 166).

Vamos apresentar uma lista de viagens de regresso relativa a períodos descontínuos dos séculos XVII e XVIII. Apesar do grande número de lacunas e do carácter possìvelmente incompleto dos números de certos anos, esta lista, por muito grosseira que seja, permitirá compreender melhor a rota do Cabo português no decorrer destes dois séculos, e a realidade do seu movimento.

## ROTA DO CABO — REGRESSOS COM DESTINO A LISBOA

| Ano | Proveniência | N.º navios | Data de chegada a Lisboa | Escalas/Observações |
|---|---|---|---|---|
| 1672 | Goa 13/10/71 | 3 | 19/08 | Terceira / 4 meses e 18 dias |
| | Goa 27/01/72 | uma fragata | | Moçambique, St.ª Helena, Faial / 11/6 |
| 1677 | Goa | 1 | não chegou | Angola? / Invernada |
| 1678 | Goa | | 29/11 | Baía / Fica para 1679 |
| 1679 | | | 31/10 | É a frota do Brasil que transporta as cargas desembarcadas lá |
| 1680 | Índia | 2 | 1-14/10 | Vindos em conserva com as frotas do Brasil |
| 1686 | Índia | 2 | 28/10 | Angola(1) / o outro perdeu-se |
| 1688 | Goa | 1 grande | antes de 30/11 | Brasil / vindo com as frotas |
| 1689 | Goa | 1 grande | | Baía / Julho virá com as frotas |
| | | 2 + 1 fragata | 8/10 | |
| 1690 | Goa | 1 (50 canhões) | 23/09 | Baía perdeu quase toda a equipagem |
| 1706 | Goa | 1 | 5/06 | Veio com as frotas do Brasil |
| | Índia | 3 naus | 29/05 | Vieram com as frotas |
| 1708 | Goa | 1 | 13-25/10 | |
| | Timor | 1 | | |
| | Índia | 2 | | Ficaram na Baia |
| 1709 | Goa | 1 nau grande | antes de 15/01 | Levava o vice-rei / ardeu inteiramente no porto de Lisboa |
| 1713 | Goa | 1 do rei | | Transporta o vice-rei |
| 1714 | Índia | 2 | | Uma ainda não chegou; a outra com a frota do Brasil |
| | Macau | 1 | 23/10 | |
| 1715 | Índia | | 28/10 | Com as frotas do Brasil |
| 1717 | Goa | 1 | | Baía / deveria ter chegado há 6 meses |
| | Goa | 2 | 26/11 | Com as frotas |
| 1720 | Índia | 3 | | Baía / partem com a frota em 3/10/1719 |
| 1721 | China | 1 | 4/11 | Viagem 28 meses |
| 1722 | Goa | 1 de guerra | | Foi apanhado / perda considerável |
| | Índia | 1 | 22/12 | Com as frotas |
| | Macau | 1 | | Ardeu no Rio de Janeiro em 17/06 / Perda total |
| 1724 | Macau | 1 | 7/03 | Com as frotas |
| 1726 | Macau | 2 | | Com as frotas |
| 1727 | Goa | 1 | 23/10 | Com as frotas |

| Ano | Proveniência | N.º navios | Data de chegada a Lisboa | Escalas/Observações |
|---|---|---|---|---|
| 1728 | Macau | 1 | 6/07 | Baía |
| 1730 | Goa | 1 | 3-4/12 | Baía |
| 1732 | Goa | 1 de guerra | 16/12 | Baía / vindo com um outro navio de guerra transporta o VR |
| 1734 | Índia | 2 | 9/03 | Com a frota da Baia |
| 1735 | | 1 de guerra | 22/11 | Baía / vindo com 2 do Brasil |
| 1736 | Coromandel e Bengala | 1 | 4/08 | Com a fota da Baía |
| 1738 | Goa | 1 | 21/10 | Com a frota da Baia |
| 1739 | Bengala e Coromandel | 1 | 18/07 | Faial / 12 dias a Lisboa viagem total 5 meses |
| 1741 | Goa | 1 iate real | 22/03 | Baía / 75 dias a Lisboa |
| | Goa | 1 | 22/03 | Baía / 89 dias a Lisboa |
| | Macau e Coromandel | 1 | 6/04 | Rio e Baía / 74 dias a Lisboa |
| 1742 | Índia | 1 nau grande | Setúbal 16/11 Lisboa 24/12 | Baía 8/04-22/09 |
| 1743 | Macau | 1 | 12/09 | Baia / estadia 16 dias / 78 dias em Lisboa viagem total 229 dias |
| 1744 | Índia | 2 naus | 18/01 | Baía / chegadas com as frotas em 108 dias |
| | Macau | 1 | 31/08 | Faial 19 dias / em Lisboa 16 dias / viagem total 7 meses e 6 dias |
| | Bengala e Coromandel partida 24/03 | | 24/09 | Faial 8 dias / em Lisboa 10 dias |
| 1745 | Goa partida 9/02/1744 | 1 de guerra | 13/01 | Baía 29/05-15/10 |
| | Goa | 1 nau | 29/08 | Moçambique 6 meses Baía em 29/01 / Vinda com a frota |
| | Macau | 1 | 9/10 | Angola / viagem total 8 meses e 8 dias |
| Goa | 1 (partida 13/02) | 5/12 | | Baía 20/0?-29/09 / viagem total 9 meses e 20 dias |
| 1746 | Macau | 1 | 26/06 | Terceira / em Lisboa 14 dias / viagem total 5 meses e ½ dia |
| 1747 | Goa partida 14/02/45 | 1 | 24/01 | Moçambique / Baía |
| | Macau | 1 | 19/12 | Baía / estadia 97 dias / em Lisboa 78 dias / viagem total 329 dias |

| Ano | Proveniência | N.º navios | Data de chegada a Lisboa | Escalas/Observações |
|---|---|---|---|---|
| 1748 | Goa 1747 | 1 | 27/01/48 | Baía 158 dias / em Lisboa 76 dias / viagem total 11 meses 22 dias |
| | Macau | 1 | | |
| | Macau 1747 | 1 | 3/02/48 | |
| | Índia | 1 | entre 22/10 e 14/01 | Baía |
| 1749 | Goa | 1 | 26/12 | Baía / 14/06-4/10 em Lisboa 84 dias |
| 1750 | Goa | 2 escoltado por um navio de guerra | 17/10 | Baía / em Lisboa 69 dias com as frotas |
| 1752 | Goa 1751 | 1 | 6/01/52 | Baía / vindo com um navio da Baía em 84 dias |
| 1753 | Índia | 1 | 6 ou 7/09 | Baía |
| 1754 | Índia | 1 nau | 17/09 | |
| 1755 | Macau | 1 | 24/07 | Viagem total 5 meses e ½ |
| | Macau | 1 nau | 1/09 | Rio / com a frota do Rio |
| | Índia | 2 | 19/09 | Com a frota da Baía |
| 1756 | Índia | 3 | 18/08 e 3/09 | |
| 1757 | Índia | 1 | 21/11 | Baía / em Lisboa 64 dias |
| 1758 | Índia | 1 | 4/12 | Baía / em Lisboa 75 dias |
| 1759 | Índia | 1 e uma nau grande | 2 e 7/05 | |
| | Índia | 1 nau | 17/11 | Baía |
| 1760 | Macau | 1 | 2/10 | Baía / em Lisboa 60 dias |
| 1761 | Índia | 1 | 20/05 | |
| | Índia | 1 nau de guerra | 16/09 | |
| 1762 | Índia | 1 | 13/01 | Baía / vindo com a frota |
| 1763 | Índia | 1 | 25/09 | Baía / em Lisboa 87 dias |
| 1784 | 17 | | | |
| 1785 | 12 | | | |
| 1786 | | 20 assim: 4 da China; 5 de Coromandel; 4 de Bengala; 6 de Goa e 1 de Moka | | |

Elaborámos este quadro com base nas informações dos cônsules franceses, no registo da Junta do Comércio (1740-1763), e nas notícias da *Gazeta de Lisboa.*

A duração da viagem prolonga-se quando se passa do século XVII para o XVIII. No século XVII, de Goa ou da costa do Coromandel para Lisboa levava-se 4 meses e ½ ou 5 meses. Se considerarmos o período de 1740 a 1763, a viagem mais curta dura 6 meses, mas em geral é preciso contar com 9 a 11 meses; de Coromandel temos uma viagem em 7 meses e 5 dias, e uma outra atinge 16 meses e ½ — invernagem em Moçambique e depois na Baía.

De Macau para Lisboa, exceptuando uma viagem excepcionalmente rápida — 5 meses e meio em 1743 —, devemos contar com 220 a 330 dias, mas na maior parte dos casos não ultrapassa os 250. As partidas de Macau têm lugar entre o final de Fevereiro e o princípio de Abril (87,5%). As chegadas a Lisboa prolongam-se de Junho a Outubro, com alguns casos em Dezembro, ou até mesmo Fevereiro do ano seguinte.

### 3. **Rotas e escalas. A arte náutica**

Ch. R. Boxer pôs fortemente em relevo a apreciação do jesuíta italiano Alessandro Valignano, segundo o qual, em 1574, «Esta viagem de Portugal para la India... es sin nenguna contradición la mayor y más ardua de quantas ay en lo descubierto» — a viagem mais longa e mais difícil de todas as viagens através de todo o mundo descoberto. O historiador inglês compara contudo essa apreciação com a de um outro italiano, Gemelli Careri, da viagem de Manila a Acapulco, em 1697-1698, que a qualifica quase nos mesmo termos. Mas outros avançam a opinião contrária, e a taxa dos prémios de seguros do Código de Antuérpia de 1569 mostra-se mais favorável a esta rota do Cabo. Sassetti, escrevendo de Goa em 1582, declara peremptòriamente que é menos perigoso ir de Lisboa à Índia do que de Barcelona a Génova. Nem um extremo nem outro.

Vasco da Gama abre o caminho marítimo de Lisboa à costa do Malabar e volta: o itinerário traduz um conhecimento aprofundado das condições físicas no oceano Atlântico, e isto devido muito provàvelmente a uma exploração metódica que a precedeu; mas a data da partida era demasiado tardia — 8 de Julho —, será preciso o conhecimento das condições no oceano Índico adquirido na altura desta viagem e das viagens seguintes, graças à arte náutica dos muçulmanos e indianos, para fazer a ligação das duas e traçar a rota completa nas melhores datas. Mas o salto dá-se ràpidamente, e sobre o traçado estabelecido na abertura de Quinhentos e as monções de navegações escolhidas não haverá mais que variações limitadas. As instruções de viagem são precisas e completas, os roteiros, que atingirão a perfeição cerca do final do século, permitem desenhar bem os itinerários, escolher as escalas e as épocas, e enfrentar durante o percurso da rota as dificuldades que podem surgir.

Duarte Pacheco, em 1505, aconselha o mês de Fevereiro para levantar âncora do Tejo. Como já verificámos, muito ràpidamente a estação das partidas é fixada no mês de Março, primeira quinzena de Abril. O que não impede as viagens fóra da monção, e são mais as vezes que chegam a bom porto do que aquelas em que naufragam. A primeira parte da viagem é encaminhada pelo alíseo do NE e a corrente das Canárias. Assim, ao sair do Tejo deve-se tomar o caminho de Porto Santo ou Madeira, sem se aproximar demasiado destas ilhas; depois, ao começo ia-se demandar a ponta setentrional de Fuerte Ventura e seguia-se entre as ilhas e a costa; mas pouco depois preferiu-se rumar a sudoeste e passar ao largo da ilha de Palma: toda a navegação escolhe a referência a esta ilha, qualquer que seja o destino. Passada Palma, rumam para o sul, para as ilhas de Cabo Verde, a fim de passar entre elas e esse Cabo, mas sempre a algumas dezenas de léguas da costa (a navegação costeira era mais perigosa — fundos baixos, rochedos, *macarêu* — entrada das águas fluviais no mar). A partir de 10° N os navios desviam-se para sudeste, ladeando a Serra Leoa até às paragens do cabo das Palmas. Este desvio aparente espantava os não conhecedores, e não deixava de os inquietar; mas impunha-se, a fim de apanhar os ventos «gerais» indispensáveis para fazer o outro desvio pelo sudoeste de maneira a «montar» ( = ultrapassar) o cabo Santo Agostinho — a costa brasileira. Porque à volta do Equador estende-se em longitude, do fundo do golfo da Guiné até à embocadura do Amazonas, uma vasta zona de calmarias, por vezes de tempestades, que não é fácil vencer. No mês de Maio estes ventos favoráveis sopram à altitude de 4° N ou 5° N segundo a distância da costa; em Abril têm que avançar até 2° N ou pelo menos 2° 30' para deles beneficiarem. Em caso de tempestade é preferível avançar na má direcção, e logo que ela se dissipe voltar para trás ao ponto de partida a fim de seguir a boa rota, rumo aos Rochedos de São Pedro e de São Paulo; mas não devem aproximar-se de mais de 120 ou no máximo 70 léguas, depois convém seguir um itinerário afastado 100 a 150 léguas do cabo Santo Agostinho (8° 30' S, na realidade 8° 20'); a situação destes rochedos foi conhecida na altura da viagem da nau *São Pedro* capitaneada por Jorge de Brito, em 1511 (armada de D. Garcia de Noronha). A todo o custo devem conservar-se longe da costa brasileira, porque de contrário serão obrigados a regressar a Portugal (arribada). Durante os primeiros tempos da «carreira» preferiam uma viagem em linha direita, das ilhas de Cabo Verde com rumo ao sul, percorrendo desta maneira algumas 600 léguas; seguidamente inflectiam para sueste e leste durante 850 léguas, até 37° S, estavam então a cerca de 40 léguas a sul do cabo de Boa Esperança. É este o itinerário aconselhado por um grande conhecedor, Duarte Pacheco. Mas o itinerário mais seguido desenha um arco com a convexidade voltada para o Brasil, à latitude do Rio de Janeiro (mas ficando distanciado da costa pelo menos cem léguas); daí atravessa-se o Atlântico por sueste, em seguida o leste, passando a norte das ilhas Tristão da Cunha algumas dezenas de léguas, para chegar a 35° ½ ou ⅔ S, norte-sul com o Cabo; voltando para nordeste chega-se perto do cabo das Agulhas (assim chamado porque aqui a bússola não sofre desvio) ou mais longe à Aguada de São Braz.

Podemos seguir o aumento de precisão no traçado das rotas pela latitude aconselhada para a travessia desde o arquipélago de Tristão da Cunha até para lá do Cabo: Duarte Pacheco indicava 37° S, os roteiros de André Pires e João de Lisboa (cerca de 1515) 36° S, e mais tarde os mestres pilotos indicam com precisão: 35° ½ a 35° ⅔ S.

Para ter a monção favorável no oceano Índico não se devia dobrar o Cabo muito cedo: nunca antes de Julho, o mais cedo durante a segunda quinzena de Junho. Mas os navegadores falhavam-na igualmente se entravam demasiado tarde no oceano Índico. Até 20-25 de Julho a viagem podia prosseguir normalmente através do canal de Moçambique, entre o continente e a ilha de Madagascar (São Lourenço). Ao entrar no canal deve-se governar para norte-nordeste, a fim de passar entre os baixios e os escolhos da Judia (Baixos da Judia) e a costa insular; subindo para o norte tem que se passar a oeste da ilha de João da Nova para chegar a Moçambique. A aproximação desta ilha é muito difícil, é preferível confiar num piloto local, navegando entre as outras ilhas e ilhotas, evitando os baixios. Se fizerem aí escala, a estadia não deve ser prolongada: devem levantar âncora para Cochim ou Goa até 10-15 de Agosto. Mas se dobram o Cabo depois de 15 de Julho é vivamente aconselhado fazer a viagem pela rota «do exterior» (*por fóra*), quer dizer, atravessando o Índico a leste da ilha de São Lourenço. Desde a segunda dezena de Quinhentos que esta rota é seguida, ainda que se devam tomar algumas precauções. Se os navios se encontram na latitude de 28° S, a uma centena de léguas da ponta meridional de Madagascar, é já tarde para ir até Goa, convém dirigirem-se para Cochim.

De Moçambique para o norte passa-se pelas ilhas Comores, depois ladeia-se a costa africana mas a boa distância até à latitude do cabo Guardafune, ruma-se a leste-nordeste, em direcção a Goa; num ponto do trajecto está-se a norte-sul com a ilha de Socotorá, ou antes noroeste-sueste. Antes de chegar à capital da Índia portuguesa passa-se pelos ilhéus Queimados, a algumas léguas a noroeste. A travessia entre o cabo Guardafune e Goa ora corre um pouco mais ao norte, costeando a Arábia meridional à vista do cabo Ras el-Had, ora vai mais directamente, a uma latitude mais baixa, sobretudo se o porto de destino está na costa do Malabar.

A viagem «por fóra» obriga a continuar rumo a leste para além do Cabo, nos 35°-34° S, até ao ponto em que se encontram sul-norte com a ponta de Madagascar; toma-se em seguida o caminho do nordeste, de maneira a ficar à distância de cem léguas a leste da grande ilha à latitude de 28°. Depois a rota vai em direcção ao nordeste, aproximando-se da ilha de Diogo Henriques, a levante dos Garajaus e da Saia de Malha, a poente das Chagas. Se o mês de Setembro vai já bastante avançado, é preferível renunciar a ir até Goa e ficar em Cochim.

O regresso deve ser marcado para final de Dezembro ou durante a primeira quinzena de Janeiro. Pela rota clássica, dirigem-se para o cabo Guardafune guiando para oeste e depois para sudoeste, quando se vem de Goa; sendo Cochim o porto de embarque, descreve-se primeiro um arco por noroeste. Em seguida refaz-se em sentido inverso a viagem de ida, quer dizer, passa-se por Moçambique depois de ter atravessado as

Comores, e dirigem-se para sul, entre a ilha de João da Nova e o continente a fim de se aproximarem de Madagascar, ficando os Baixos da Judia a oeste. De Cochim pode-se sulcar esta rota levantando âncora até ao final de Janeiro. Mas a alternativa da viagem «por fóra» é muitas vezes aconselhada: as naus e navios atravessam em primeiro lugar entre as ilhas de Mamale e as Maldivas, pelo oeste-noroeste, após o que viram para sul-sueste até 15° S, passando entre as Sete Irmãs e os baixos e recifes de Pêro de Banhos (Chagas); seguem em seguida a mesma direcção, entre 12° e 10° encontram por vezes calmarias, depois continuam a rumar para sul-sueste de modo a evitar os Garajaus, procurando-se ir à vista da ilha de Diogo Rodrigues. Pelo sul-sudoeste alcançam o meridiano da ponta meridional de São Lourenço, a cerca de 80 léguas ao sul, vão ter ao paralelo de 35° ¾ e seguem-no a fim de entrarem no oceano Atlântico.

A partir do cabo de Boa Esperança a rota torna-se uma única, com algumas variações. Só a partir dos anos de 1660 é que ela se desdobra, um dos braços toca o Brasil, mais particularmente a Baía. Voltaremos a este assunto. Eis o itinerário clássico. Da ponta meridional de África navega-se sempre para noroeste, passando perto das ilhas de Santa Helena e Ascensão, mas geralmente a norte ou fazendo aí escala. Ao Equador chega-se a meio caminho entre a América do Sul e a África, a leste dos Rochedos de São Pedro e São Paulo, e distintamente mais perto da costa africana. Daí dirigem-se para noroeste-norte, de maneira a atingir os Açores pelo oeste; frequentemente faz-se aqui escala, umas vezes para reabastecimento, outras para irem na companhia da armada que cruza entre o arquipélago e o Reino. Do Faial ou Terceira a armada das Índias Orientais alcança Lisboa descrevendo um arco muito achatado por baixo do paralelo 40° N, por vezes por cima. Este desvio pelos Açores foi muito cedo reconhecido como indispensável. O *regimento* dirigido em 1507 ao capitão-mór da armada chama a atenção para que a viagem do Malabar para Lisboa deve evitar a costa da Guiné, tanto por razões de navegação como a fim de assegurar a saúde das pessoas a bordo; e aconselha imperativamente a ir em demanda dos Açores, visto ser o caminho mais seguro para garantir ambas as cousas; é aliás a rota que as armadas das Índias Orientais seguiam antes (*Alguns documentos da Torre do Tombo acerca das navegações e conquistas*, 1892, p. 183).

O comércio do Extremo Oriente foi desde o princípio bastante importante, daí a conquista de Malaca por Albuquerque, em 1511, no seguimento de projectos anteriores de Lisboa que não tiveram êxito. Mas a maré cheia dos *reales* de prata e a subida dos tráficos do Levante, com base na pimenta samatra-javanesa, o desenvolvimento das relações com a China e a abertura das relações com o Japão, pondo em primeiro plano a seda e as porcelanas, o metal branco e o ouro, incitaram ao estabelecimento de viagens em direitura entre Lisboa e Malaca, à volta de 1580. A experiência então apenas durou curtos anos. A presença holandesa e inglesa no oceano Índico e nos mares do Sul, somando-se à presença castelhana nas Filipinas e ao papel cada vez mais importante que representou, trouxeram novamente estes projectos de viagem

em direitura. O roteiro de Aleixo Mota, que data do primeiro quartel do século XVII, consagra os dois últimos capítulos a esta rota. Em 1610 aparelham-se duas naus que devem empreender esta viagem directa, a fim de carregar em Malaca a pimenta, as drogas e outras mercadorias dos mares do Sul. Estas mercadorias devem ser reunidas antecipadamente neste empório, porque seria demasiado dispendioso obrigar as naus a passar o Inverno aí; com este fim é o Estado da Índia Portuguesa que deve enviar as espécies monetárias, os panos e tecidos para as comprar. Malaca, presa entre o Achem e a Java holandesa, já não estava em posição de representar o papel que Lisboa e Goa lhe queriam atribuir. Na realidade, é Macau que se torna o terminal da rota portuguesa do Extremo Oriente e o ponto de partida para o regresso ao Reino. As ameaças inimigas aconselhavam, desde 1636, a fazer a viagem entre a China e Portugal evitando o estreito de Singapura; dever-se-ia passar pelo canal de Balle e seguir a rota a leste de Madagascar (Gentil da Silva, ed., *Comércio da Índia*, pp. 92-97). É talvez a importância crescente da canela de Ceilão a partir do ocaso do século XVI até à conquista holandesa que explica em parte o aparecimento de um novo itinerário nesta época, entre a costa ocidental indiana e a ilha de Diogo Rodrigues: direcção sueste ao princípio, aproximando-se do cabo Comorim e do oeste da ilha cingalesa (a leste das Maldivas, portanto), em seguida, entre 5° e 10°, os navios inflectem para sudoeste: é a «carreira nova por fóra». A partir de Diogo Rodrigues ela vai encontrar a mesma latitude que as outras, ao sul da ponta meridional de África.

Não temos nenhuma lista relativa às viagens em direitura, sem tocar em nenhuma escala, entre Lisboa e Cochim ou Goa, ou até Macau. Sem dúvida menos raras do que se pensaria, e iniciadas bastante cedo. Alguns exemplos, todavia. Em 1554 a armada só parou na Madeira, logo ao princípio da viagem, depois foi directamente a Goa, onde atracou em 23 de Setembro, tendo dobrado o Cabo em 18 de Julho e seguido a rota «por fóra». Em 1579 cinco grandes e poderosos navios partem do Tejo em 4 de Abril e chegam a Goa e Cochim em 10 de Agosto, depois de uma viagem de seis meses e seis dias sem nunca ver terra. Em 1601 a carraca *São Francisco* faz o percurso inverso sem escala: parte de Goa em 25 de Dezembro, e entra no Tejo em 26 de Maio: cinco meses. Em 1610, o ex-governador regressa ao Reino a bordo da nau *Nossa Senhora da Penha de França* (morre no decorrer da viagem): tendo levantado âncora de Goa no dia 2 de Janeiro, e passado o Cabo em 16 de Março, a nau chega a Cascais a 2 de Julho. Algumas viagens muito curtas entre Macau e Lisboa implicam também a navegação em direitura, por vezes com uma escala muito breve. O *regimento* da navegação dirigido ao capitão da nau *Nossa S.ª da Ajuda*, em 29/01/1670 (AHU, apud A. Iria, *Navegação no Índico*, pp. 187-188), ordena-lhe, que ao sair de Goa, tome a rota «por fora da ilha de S. Lourenço»; uma vez no Atlântico, sejam quais forem as circunstâncias, em nenhum caso deve entrar num porto de Angola, e ainda menos dirigir-se a qualquer porto brasileiro, «porque impossibilita chegar em devido tempo a Lisboa». Em caso de absoluta necessidade de abastecimento, poderá abastecer-se na ilha de Santa Helena, em brevíssimo tempo, porque esta escala não alonga o itinerário. Mas se

falharem Santa Helena, devem prosseguir sem delongas em direcção à ilha do Faial, cortando nas rações, e dos Açores, prosseguir imediatamente para Lisboa.

As ilhas são pontos de referência muito importantes no decorrer destas viagens de ida e volta, que duram cinco, seis meses em cada sentido. Mas a maior parte das vezes há necessidade de parar pelo menos numa escala, a fim de «se restaurarem», de se abastecerem de água e géneros, carne, peixe. Páram por vezes também para pescar: assim no começo da viagem para Oriente, em Angra dos Ruivos, ou de preferência, passado o Cabo, à volta do cabo das Agulhas — aguada de São Braz. À ida pode acontecer pararem na Madeira ou na ilha de Palma — se o estado do navio o exigir, o que é muito raro. Poderiam fazer escala de abastecimento na ilha de Santiago de Cabo Verde, mas isso também é muito raro. Na realidade, à ida os três meses, três meses e meio de travessia do Atlântico até para além do cabo de Boa Esperança decorrem sem escala. A primeira paragem tem lugar em Moçambique, a poderosa base na costa oriental africana. A dificuldade dos acessos torna-a mais fácil de defender. É verdade que lhe falta água, mas em terra firme encontra-se facilmente; a 4 léguas há a ribeira Mocambo, onde até podem entrar naus importantes, qualquer que seja o tempo. O sítio é doentio, portanto as estadias devem ser curtas (há que evitá-la na viagem de regresso). Mas o seu papel é importante, após longos meses no mar e antes de atravessar o oceano Índico. Até à costa do Malabar ou do Kannará não se faz mais escala, excepto se entraves políticos-militares ou comerciais a isso obrigarem. É evidente que a rota «por fóra da ilha de São Lourenço» se faz sempre sem escala.

A volta da Índia faz-se igualmente sem escala, se a rota escolhida é a de leste, «por fóra». A rota clássica implica frequentemente uma paragem na ilha de Moçambique, mas já vimos que é desaconselhada. Desde muito cedo a primeira escala é a ilha de Santa Helena, descoberta por João da Nova em 1502, e que as naus e navios procuram quase obrigatòriamente: devem atingir a latitude 16° 1/6 (real: 15° 56'), 70 léguas a leste, depois seguir o paralelo até encontrá-la se precisam de parar. Como está colocada na própria rota, a ilha é «opportuna a marinari, et quasi per providenza di Dio quivi fondata in restauro de naviganti Portighesi», escreve em 1578-1590 Duarte Lopes (*Relatione del Reame di Congo*, liv. I, cap. 1); e precisa: «stanza sicura alle navi stanche, e assetate, che vengono dall'India, et rifrescamenti copiosissimi.» Densamente revestida de cedros, limoeiros, macieiras e laranjeiras, verdejante e fértil, pode fornecer colheitas de trigo, o gado multiplica-se. Os portugueses não a fortificaram, mas nela desenvolveram todos os recursos vegetais e animais; não se tornou uma colónia porque não se situa na rota de ida e portanto seria difícil mantê-la a partir do Reino. Mas todos concordam em elogiá-la, vendo até nela o Paraíso Terrestre (os mitos têm a vida dura). O piloto João Afonso, que passou para o serviço de França, classifica-a «o melhor quinhão de terra de toda a poma do mundo»; e explica o seu papel: «icy est le recueul des navires portugalloys et icy se rafraichent quant ils viennent de Callicou» (*Cosmographie*, p. 340). O roteiro de João Galego (entre 1580 e 1588) vai ainda mais longe: «es ysla que si Dios alli no la pusiera, hubiera gran trabajo para yr las

naves a la Yndia, porque veniendo da la Yndia en la misma ysla toman las naves refresco de agua y frutas de muchas calidades, y carnes, pescados; porque tiene en la ysla de todo mucha abundancia.» Ao descrever os combates do galeão *Santiago*, em 1604, Melchior Estácio do Amaral (*História Trágico-marítima*, II) exalta o seu papel na «carreira da Índia» desde 1502, e expõe todos os recursos que põe à disposição dos navegadores. Em 1620 frei Nicolau de Oliveira sublinha sempre a importância excepcional desta escala: «as naus que vêm da Índia, quando o tempo o consente, fazem aqui refresco» (f. 167v.). Sítio ideal para os corsários e piratas que aí estão à espreita da chegada das ricas naus e galeões das Índias Orientais. De igual modo o «Regimento da nau Sam Pantaliam» em 1592 ordena que demandem a ilha, mas que tenham aprontada toda a artilharia e as tropas quando se aproximarem, a fim de evitar surpresas; convém explorarem bem os lugares antes de desembarcarem. Os pesados navios portugueses estão longe de ser uma presa fácil para os veleiros inimigos mais ligeiros. Ainda em 1613, em Santa Helena, a *N.ª S.ª da Nazareth* sozinha pôs em fuga quatro navios holandeses e um inglês, um dos quais foi até metido no fundo (Boxer, *Uma desconhecida batalha naval portuguesa*). Também durante o reinado de Filipe III (=IV) Faria e Sousa gaba ainda a ilha como sendo um ponto de «descanso dos navegantes da nossa Índia antes que cheguem à pátria» (*Europa Portuguesa*, t. III, p. III, cap. 4). Os navios vindos da Índia passam em seguida ao largo (nordeste) da ilha da Ascensão, mas não a escalam. A escala seguinte, quando não é a única escala no Atlântico, é a dos Açores. Todas as frotas e navios «soltos» (isolados) que vinham das Índias Orientais como das Ocidentais, da Guiné e Mina como do Brasil, tinham-nas como pontos de referência e passavam por elas. É o sítio ideal para o contrabando, o encontro obrigatório dos corsários e piratas. Contrabando sobretudo de metais preciosos do Novo Mundo. De 1520 a 1560 são principalmente os franceses que estão à espreita de boas presas — ouro da Mina, malagueta da Guiné, açúcar de São Tomé e depois do Brasil ou das Antilhas... Daí o estabelecimento de um sistema de defesa baseado numa esquadra composta de um galeão ou nau e de três ou quatro caravelas — a armada das Ilhas, que escolta as preciosas frotas e navios. (T.T., C.C., I-82-92, 3 de Maio de 1549; Thevet, *Cosmographie*, 1575, Liv. XXIII, cap. 7). Já em 1537 o rei constata que a ilha «do Faial que he na paragem domde vaam ter as naos da India» (Palha, *Carta de marca Ango*, doc. XVI). A chegada aos Açores das «naus de carga» ou das armadas é regularmente registada. Assim em 1544 cinco naus bem carregadas de especiarias e outras mercadorias lançam âncora na Terceira em Julho (Simancas, E 373). Dois anos antes, 2 naus da Índia tinham chegado a Angra em 8 de Junho, depois de uma boa viagem (T.T., C.C., I-72-42). Em 1547 não são menos de 4 naus e um galeão, todos com boa artilharia, que vêm lançar âncora na Terceira em 10 de Julho e depois partem em direcção a Lisboa com uma caravela e um galeão de escolta, 2 naus do imperador, navios vindos de África e do Brasil. Deixemos passar cerca de meio século: em 1592 houve perdas por causa dos corsários, porque a armada de protecção enviada do Reino chegou muito tarde, impedida por ventos contrários. Mas os

*regimentos* aconselham agora a não parar nos Açores — a não entrar nos portos e a abastecerem-se ao largo.

As escalas são determinadas pelas coacções físicas da navegação à vela, e pela geografia do corso e da pirataria; mas dependem também da evolução dos interesses económicos.

No século XVII as «naus da Índia» em vez de rumarem por noroeste em direcção à ilha de Santa Helena, ladeavam por vezes a costa e paravam nos portos angolanos; aqui carregavam escravos e outros produtos africanos, vendiam alguns artigos trazidos do Oriente. O *Regimento* da *Caza da India*, de cerca de 1630, proibe-o expressamente, e impõe direitos aduaneiros em caso de infracção. Em 1633 o Conselho Ultramarino e o rei mostravam-se inquietos por causa da persistência desta prática das naus da Índia de irem ancorar a São Paulo de Luanda: os direitos devidos à Coroa eram desta forma desviados, gastavam-se somas consideráveis nas reparações dos navios (AHU, Índia, caixa 10).

A grande mudança vai ser o estabelecimento como prática habitual da escala no Brasil no decurso da viagem de regresso. Durante o século XVI apenas em 16 anos, e quanto a 23 velas ao todo (num total de 705) se fez escala na costa brasileira à ida para o Oriente, e em dois anos (1589 e 1593) em relação a um total de mais de 439 velas na viagem de regresso. O Brasil era muito importante relativamente à segurança da rota do Cabo, sobretudo à ida: vimos que o itinerário se aproximava da costa brasileira até uma latitude bastante meridional. Mas era preciso evitar passar demasiado perto da costa, de contrário podia-se sofrer a *arribada*. De 1600 a 1664 apenas 8 navios (em seis anos) tocam terra brasileira à ida, e 13 (em 11 anos) à volta; os primeiros, num total de 301 navios, ou seja menos de 3 %. Os portos brasileiros representam portanto um papel insignificante de 1500 a 1664 na «carreira da Índia».

A partir de 1665 as cousas vão mudar. Durante 43 anos, até 1708, se à ida o número de navios que tocam no Brasil é apenas de 10 (mas o total baixou fortemente: 86 ou mais), na altura das viagens de regresso ao Reino é de 48, uma boa metade. Porquê? Muito simplesmente porque não se consegue já encher a carga na Índia nem no Extremo-Oriente, mesmo que se tragam artigos preciosos (diamantes, sedas, porcelanas, artigos de marcenaria chinesa); ora as naus precisam de aumentar o peso na parte inferior do navio, e além disso o complexo económico visa agora o açúcar e o tabaco; por isso vão carregar estas mercadorias ao Brasil. De 1709 a 1775 esta estrutura persiste: 10 navios (em 9 anos) à ida, num total de 141 (menos de 7,58 %); mas 74 à volta, portanto pelo menos um navio todos os anos, por vezes dois. Como o explicava o cônsul francês Du Verger em 27/11/1713, «Les vaisseaux des Indes Orientales au retour touchent au Brésil et y vendent une quantité considérable d'etoffes de soie, ce qui diminue le débit de celles d'Europe au Brésil». Aliás navios de outras nacionalidades também atracam igualmente aí. Por exemplo, o *Emphitrite* atracou na Bahia vindo da China e aí ficou dois meses, em 1703. Um navio da Com-

panhia das Índias que ia para Pondichéri atracou no Rio em Junho de 1731 por ter falhado a monção e não ter podido dobrar o cabo de Boa Esperança (De Montagnac 8/01/1732). A Companhia Francesa procurará até arranjar uma base perto da costa brasileira: ocupou a ilha de Fernando Noronha (sob o nome de ilha Dauphine) em Outubro de 1734; mas no final de 1737 os portugueses de Pernambuco expulsaram os franceses (Ministère Aff. Étr., Portugal 1738). Outra fase começa porém em 1776: até 1799 há 22 navios num total de 29, que à ida fazem escala no Brasil, com o fim de carregar tabaco para o Extremo-Oriente — maneira de diminuir os envios de dinheiro em metal. E à volta 16 navios passam sempre por um porto brasileiro.

A escala num porto do Brasil impôs-se tardiamente, cerca de 1665, durante um século na rota do regresso, tendo um fim económico: carregar açúcar e tabaco. O último quartel do século XVIII assiste ao estabelecimento regular da escala à ida, porque Portugal quer estancar a sangria em numerário, substituindo-o por tabaco.

Mas as viagens dependem sobretudo das saídas e entradas nos portos. Operação muitas vezes difícil, principalmente para os navios de grande tonelagem — isto é, para aqueles superiores a 120 tonéis. O *regimento* das horas segundo a estrela polar e o relógio de sol para determinar a sucessão das marés devem ser completados pelo conhecimento prático minucioso e seguro do fundo e dos recifes, canais por onde se pode fazer passar os navios, a côr das águas, e a altura dos fundos, visto que se trata de passar com sonda na mão. O recurso a pilotos locais impõe-se frequentemente, mas não basta para vencer os tempos contrários. As naus, galeões, navios devem ser rebocados por galés, ou por navios mais pequenos e de menor calado. Vejamos o Tejo em Março de 1538: o tempo está muito mau e adverso, as naus que estão prontas para partir para as Índias Orientais não conseguem sair do rio, uma sofre uma brecha, as outras abalroam umas contra as outras (Simancas, E 371). Uma nau de 600 tonéis e duas pequenas naus estão prontas para partir para Moçambique em Março de 1569, a fim de conduzir o capitão-mór Francisco Barreto. Porém os ventos contrários retêm-nas durante 18 dias, só conseguem partir a 18 de Abril: demasiado tarde — na zona equatorial sofrem tempestades durante 77 dias, são obrigadas a atracar na Bahia, daí só saiem seis meses depois, em final de Janeiro de 1570. A armada de 1582 levanta âncora só no mês de Abril, impedida de partir pelos ventos durante dez dias; retida na linha pelas calmarias e tempestades, é arrastada em seguida até aos baixios dos Abrolhos, perto da costa brasileira; a nau a bordo da qual viaja Sassetti vê-se obrigada a voltar a Lisboa. Em 1606 a presença de forças navais inimigas na foz do Tejo vem somar-se aos ventos contrários que sopram durante muito tempo furiosamente para impedir a partida das 7 naus do contrato e cinco galeões que iam combater os holandeses no Oriente (*Monções*, I, n.º 26). A entrada não é muitas vezes menos difícil: em Julho de 1572 o vice-rei D. Luís de Ataíde, no regresso da Índia, fica retido durante 17 dias à vista da barra do Tejo, sem conseguir abrir passagem por causa dos ventos do norte que sopram com uma força jamais

vista (B. N. Paris, F. Português n.º 8, f. 181; *Memorial Pero Roiz Soares*, cap. 24). Em Junho de 1603 a nau *São Jacinto*, para poder entrar, teve que ser rebocada por duas galés (*Roteiros Portugueses sécs. XVI e XVII*, ed. G. Pereira, p. 86).

Cada armada estava sob as ordens supremas de um capitão-mór ou comandante em chefe, cada nau ou navio, por sua vez, estava sob o comando de um capitão, autoridade suprema a bordo. Mas nem uns nem outros podiam de forma alguma intervir na condução da navegação: a prática transgride por vezes a ordem, todavia severa; é principalmente o caso quando o capitão é ele próprio um perito náutico. Cabe ao piloto o encargo e a responsabilidade de guiar soberanamente a navegação; nos navios importantes — de 150 tonéis ou mais — tem um sota-piloto a ajudá-lo. O conjunto dos marinheiros e das pessoas que asseguram as manobras e serviços a bordo depende evidentemente do *mestre* e, nos navios de grande tonelagem, do seu segundo, o *contramestre*. Os grumetes estão sob a autoridade do *guardião* que lhes ensina a profissão e os castiga em caso de necessidade. Há além disso dois marinheiros responsáveis pelas velas e cordoalhas, e os timoneiros.

Desde o princípio do século XVI no mais tardar os pilotos são legalmente obrigados a saber ler, escrever e contar. No decorrer do século precedente as carreiras das ilhas, da Guiné e da Mina, da Flandres e do Mediterrâneo formaram, na prática de bordo e talvez graças a qualquer curso ministrado em terra pelos mais experimentados e pelos cartógrafos e autores de roteiros (portulanos ao princípio), todo um conjunto de homens de mar, por vezes linhagens, preparados na arte da navegação. Desde meados do século XV o problema da determinação da latitude a bordo era uma preocupação constante para as autoridades e gente do mar. Elaborou-se um método: a diferença de altura da polar medida como indicação da distância percorrida pelo navio. A caravela começou a ser construída sob a sua forma clássica à volta dos anos de 1440, e as viagens em arco de círculo pelo largo, tendo sobretudo os Açores (descobertos em 1427) como referência, asseguram os regressos da costa negra. Entre meados do século XV e os princípios do seu último quartel o interesse desperta e desenvolve-se, no que diz respeito ao emprego de instrumentos como o astrolábio e o quadrante (aos quais virá juntar-se, do oceano Índico, a balestilha). As cartas que reproduzem os resultados adquiridos nas viagens de descobrimento das caravelas multiplicam-se e aperfeiçoam-se, cerca de 1500 introduz-se a escala das latitudes. A chegada ao golfo da Guiné e o lançamento do projecto de atingir as Índias Orientais contornando a África, assim como a exploração do Atlântico meridional, levam à organização de verdadeiras expedições técnico-científicas. O grande chefe militar e perito náutico Duarte Pacheco participou nelas: levantamento sistemático das latitudes — não sómente segundo a altura da polar, mas também pela equação que liga a altura do sol ao meio-dia e a sua declinação dada pelas tábuas astronómicas calculadas para o ano; levantamentos das direcções das costas, profundidade das águas, conhecenças locais, distâncias calculadas segundo uma experiência metódica das viagens. Este último quartel do século vê a presença em Portugal

de obras da Antiguidade clássica assim como da cultura muçulmano-judia, a utilização do *Tratado da Esfera* de Sacrobosco (constantemente retomado e discutido, corrigido). Vê a elaboração do primeiro roteiro desde a ponta sudoeste de Inglaterra até ao golfo da Guiné, assim como dos primeiros regimentos de navegação e o cálculo das tábuas do sol necessárias à marinharia.

Esta elaboração da arte náutica fundada sobre as observações dos astros, a instalação do astrolábio a bordo graças a uma suspensão por meio de um tripé, e a nova cartografia baseada numa determinação bastante rigorosa da latitude constituem a grande contribuição dos portugueses. No conjunto das latitudes levantadas e registadas pelos portugueses no século XVI, o erro não ultrapassa 30', muitas vezes até não ultrapassa 10'. Mas a arte náutica é uma arte, um conjunto técnico; o seu suporte teórico é o tradicional, sobretudo Sacrobosco, e até Ptolomeu. Esta técnica permitiu que se tornassem senhores do globo; mas não impeliu para a reflexão teórica, não fez sentir a necessidade de um novo sistema do mundo, e se Copérnico é conhecido no declínio do século XVI, este conhecimento não estimula um progresso pròpriamente científico em Portugal. Em Portugal é de humanismo técnico e do olhar do mercador que devemos falar.

No princípio do século XVI a navegação está colocada sob uma dupla autoridade: o Piloto-mór do Reino e o Patrão-mór. Mas em breve criam-se postos com os mesmos títulos mas que se ocupam apenas da rota do Cabo: o piloto-mór da navegação da Índia e mar Oceano e o patrão-mór da navegação da Índia e mar Oceano. No primeiro posto vemos em primeiro lugar Pêro Anes, depois Gonçalo Álvares, a partir de 1525 João de Lisboa, que durante quatro anos tinha sido patrão-mór, e depois dele Fernando Afonso. Observemos que as funções não são escalões numa mesma carreira, mas que se pode subir de patrão-mór a piloto-mór. Em seguida devemos notar a alta qualidade de algumas destas personalidades. Chamemos a atenção para o caso de João de Lisboa, porque é o autor (em parte compilador) de um Livro de Marinharia, composto em 1514, e de um *Tratado da Agulha de Marear*, do mesmo ano. É provàvelmente mais tarde que aparece uma personagem mais ligada aos meios científicos, o cosmógrafo-mor. De Novembro de 1547 a Agosto de 1578 é o doutor Pedro Nunes, professor na Universidade de Coimbra, que ocupa este posto de alta responsabilidade cultural. Em 1559 é editado um *Regimento do cosmógrafo-mór* e em 1592 um segundo. Tomé de Orta sucede ao matemático (de 1582 a 1594), depois sucede-lhe Lavanha, Manuel de Figueiredo (o autor da *Hidrografia*) e a partir de 1672 Luis Serrão Pimentel, que compôs uma *Arte Prática de Navegar*. Lembremo-nos que devemos um *Regimento Náutico* a Lavanha (1595).

Em resumo, podemos concluir que a navegação foi dirigida em geral por uma plêiade de técnicos muito experimentados na profissão ou de gente sabedora que de forma alguma se deve pôr de lado. Talvez se deva a Pedro Nunes a instituição da *Aula de Matemática* destinada à formação dos pilotos e dos cartógrafos, se não existia já antes. Todavia a aliança de uma certa preparação teórica (mesmo que seja

feita através de obras traduzidas do italiano ou do espanhol, e não de textos gregos ou latinos) e de uma experiência «madre de todas as cousas e segundo a qual chegamos ao conhecimento radical da verdade», segundo os dizeres de Duarte Pacheco, remonta certamente pelo menos ao último quartel do século XV e será uma das bases do êxito português. Seria completamente deslocado dizer que esta plêiade portuguesa esteve na origem da ciência moderna: não contribuiu para a elaboração da álgebra e do seu sistema simbólico, nem para a mecânica de Galileu, nem para a astronomia coperniciana-kepleriana, nem para a geometria analítica de Fermat e Descartes. Todavia o seu papel foi de extrema relevância, na destruição da visão tradicional do globo e na passagem a um conhecimento muito mais preciso e verificável. Mas a contribuição portuguesa permaneceu limitada pelo carácter manuscrito da produção cultural no século XVI no Reino. Trabalhos que representam pontos altos, tais como o *Esmeraldo* de Duarte Pacheco, os roteiros de D. João de Castro, o *Livro da Marinharia* de João de Lisboa e tantos outros ficaram inéditos, sem que se possa desculpar este facto maciço por uma política de segredo que com isso não tem nada a ver. O conhecimento prodigioso do Oriente graças ao livro de Duarte Barbosa e à *Suma Oriental* de Tomé Pires só se pôde espalhar pelo mérito das traduções ou resumos devidos a Ramúsio e pelas suas *Navigatione et Viaggi* largamente difundidas.

Ainda não se pôde estabelecer se a intervenção dos sábios ajudou verdadeiramente ao desenvolvimento da arte náutica ou não, se só foi útil com o andar dos tempos, ensarilhando as regras práticas expostas em discussões que não dispunham dos meios científicos para serem resolvidas. Pedro Nunes e outros crearam desta maneira uma certa má opinião no que diz respeito aos pilotos e mestres — os práticos. Algumas outras razões podiam levar a pôr em dúvida a solidez dessa prática. Já o dramaturgo Gil Vicente, em 1529 (no seu «auto» *Triunfo do Inverno*), adoptando como tema a viagem à Índia, mostra o piloto embaraçado com as dificuldades da viagem — ele apenas tinha a experiência da «carreira da Guiné», muito mais curta e simples; os marinheiros mostram conhecimentos mais seguros e uma capacidade de decisão mais avisada; acusam os pilotos de terem comprado os seus postos, ou pelo menos de terem sido nomeados graças «à cunha». A mesma acusação se encontra numa carta de um capitão muito experiente na navegação, Martim Afonso de Melo (carta de 12/11/1565, apud *Documentação Missões do Oriente*, t. I, p. 555): chama a atenção do rei para a corrupção na obtenção de postos a bordo, não somente os postos-chaves de oficiais, pilotos e outros, mas até os de simples marinheiros. As pessoas preparadas ficam em terra, e as naus sofrem as tempestades e erros de navegação. Em 1610 lastimava-se em Lisboa a falta de bons pilotos para a armada destinada à Índia; era necessário chamar os pilotos habituados às viagens do Brasil e de Angola. O relatório enumera os homens disponíveis, mas recusa logo de princípio pelo menos três, culpados de erros graves ou demasiado velhos; entre os seis outros, levanta reservas relativamente a dois. Os critérios assentam na experiência

das viagens, no saber determinar o ponto segundo a altura do sol, na capacidade de navegar tomando como base a carta e o saber «marcar a agulha», ler a bússola e registar os desvios da agulha magnetizada. Apesar das queixas, a armada do conde da Feira que partiu em 1608, contava com 9 pilotos (desses só um não conseguiu governar bem e foi parar a Angola), além de uma lista importante de mestres experimentados (alguns capitaneavam até os navios). A boa reputação dos pilotos portugueses espalhou-se desde o princípio; lembremo-nos de João Dias Solis e da sua viagem ao Rio da Prata, de todos os responsáveis da viagem de Magalhães, e notemos que a Casa de Contratación de Sevilha como a côrte francesa e inglesa, e até os holandeses, desenvolveram denodados esforços para atraír ao seu serviço peritos portugueses. Assim o embaixador Jean Nicot, em 1559, recebeu ordem do almirante de França «qu'il desiroit grandement recouvrer ung pilote practique des routes les navigacions orientales, mesmes de celles oultre lez Maluques»; mas esbarrou com grandes dificuldades — tanto o medo de desagradar à rainha como a exigência de condições de segurança e bom pagamento da parte dos contactados. Um século mais tarde um representante da Companhia Francesa das Índias Orientais tentou empregar o piloto Manuel da Fonseca, e conseguiu obter o seu acordo contra um vencimento de mil escudos por ano; e o cônsul Gravier transmite a boa reputação do piloto, «illustre en son art», e tendo já feito seis vezes a viagem à Índia; «Il donne de grandes lumières pour les ports et les lieux où l'on peut et où l'on doit faire des établissements». (Carta de 24/03/1667.)

Da crónica da «carreira da Índia», apesar dos terrores que a *História trágico-marítima* inspira, não é excessivamente imprudente tirar a conclusão de que, no conjunto, a arte dos pilotos era de boa qualidade e que a maioria asseguraram as melhores condições possíveis às viagens. A maior parte das perdas resulta das datas tardias da partida, das ameaças dos corsários, dos imprevistos do tempo e lugar aos quais a técnica da época não permitia ainda fazer frente. Por vezes capitães com competência especial na arte náutica puderam e tiveram que substituir o piloto no seu posto: foi o caso de António Galvão em meados do século XVI. Mas as acusações de incúria no mar não dizem respeito forçosamente aos pilotos. Assim, em Moçambique, a 6 de Agosto de 1555, Manuel Fernandes queixa-se: «Hé lástima muita ouvir o estrago que cá vai em naos que se perdem.» (*Documenta Indica*, t. III, n.º 53). Em 1669, Mariz Carneiro (cuja competência foi, aliás, posta em dúvida), faz o balanço das perdas a partir de 1640: mais de vinte naus da Índia, sem que ninguém saiba como nem onde (Iria, *Navegação*, p. 183). Vejamos o que conta Van Linschotten a respeito das naus que regressam em Julho de 1589: a esquadra que deveria escoltá-las não aparece, e assim partem para Lisboa apesar da presença de Drake nas paragens; é por acaso que chegam a bom porto; e então ele comenta: «Les Portugais faisant bien paraître le peu de soin quils mettent dans les affaires et négoces de la mer.» Trata-se de um período particularmente difícil, não devemos considerá-lo como modelo para o conjunto da história da rota do Cabo. E aí ainda neste caso não se

trata de forma alguma de erros de pilotagem, mas da decisão do comando (aliás a única possível na circunstância).

De que instrumentos dispunham os pilotos? Para determinar a latitude ou pelo menos o caminho percorrido pela diferença de altura dos astros, o astrolábio, o quadrante, a balestilha (tendo o primeiro sido adaptado às observações a bordo): em resumo, toda uma panóplia. A bússola, evidentemente, e no conjunto, boas cartas, permitindo com o compasso, «cartear» bem. Os relógios — de sol e clepsidras; mas também o conhecimento das horas da noite pela observação das estrelas. Para a estima do caminho percorrido, de maneira a estabelecer a «singradura» (o que se progride em 24 horas), emprega-se a *toleta de marteloio* ou determina-se o ponto pelas triangulações, tendo em conta correntes e ventos, assim como desvios da agulha. Na manobra de aproximação, navega-se com a sonda na mão, mas regula-se também o caminho pela côr das águas e o conhecimento prático dos contornos, da colocação dos rochedos e escolhos, dos baixios.

Chamámos já atenção para a importância das ilhas como pontos de referência, relativamente às longas viagens afastadas das costas. Não basta a latitude para as encontrar no meio dos oceanos. Mas a determinação da longitude a bordo continuou sem solução até ao século XVII. É certo que a falsa hipótese segundo a qual o desvio da agulha indicaria a longitude, a partir de um meridiano fixo (a oeste dos Açores ou no cabo das Agulhas, na ponta sul de África), não podia resolvê-la; mas levou a um estudo aprofundado do magnetismo terrestre, ainda que a um nível sobretudo descritivo. Quotidianamente tomava-se a altura do sol e por todo o lado e sempre marcava-se a agulha, registando os desvio em relação ao norte «verdadeiro» (meio-dia). É espantoso ver nos roteiros e diários de bordo, e até nas narrações de viagens, a atenção que se presta às variações da bússola e o cuidado que se tinha em anotá-las e pô-las em relação com os ventos e correntes, os lugares e latitudes. Isto não quer dizer que se ficara ligado à hipótese da variação em função da longitude. De facto, o ângulo feito pela agulha em cada sítio servia de conhecença local, quer dizer, para identificar os lugares: sabia-se que perto de tal cabo a agulha se desviava tanto para nordeste ou noroeste; a poente de Santa Helena o desvio era tal, a levante era um outro. Assim, sem ser de forma alguma um método para calcular a longitude, o ângulo da agulha com o norte «verdadeiro» ajudava poderosamente a localizar a posição do navio e a escolher o rumo a seguir.

Não era de forma alguma para pôr de parte a literatura técnica de que os pilotos dispunham. Em primeiro lugar, o *Almanach Perpetuum* de Abraham Zacuto (1496), e os *Regimentos do astrolábio e do quadrante* (Manual dito de Munique, de 1509 mas certamente anterior — de 1485 ou antes?) ou da *declinação do sol* (dito Manual de Évora, 1516 ou 1519, com material anterior igualmente). Continham as tábuas astronómicas e as regras necessárias à observação e aos cálculos da náutica astronómica. O *Esmeraldo de Situ Orbis* de Duarte Pacheco é várias cousas ao mesmo tempo: representa o cume desta arte náutica. Mas há além disso os *Livros*

*de Marinharia* de João Lisboa (1514) e de Manuel Álvares (cerca de 1534); os Reportórios dos Tempos ou Cronografias, baseados no de Andrés de Li, entre os quais o de Valentim Fernandes e o de Jerónimo de Chaves. O sistema do mundo tinha sido tirado do *Tratado da Esfera* de John Hollywood, mas Pedro Nunes e D. João de Castro também eles se basearam no manual do século XIII. Os *Livros de Marinharia* e Artes da Navegação prosseguem com Bernardo Fernandes (cerca de 1548) e Fernando Oliveira (à volta de 1535), o *Tratado del Esphera y del Arte de Marear* de Francisco Faleiro, português passado para o serviço de Castela, de 1535, e muitos outros devidos a espanhóis. Os roteiros multiplicam-se, uns descrevendo as grandes rotas, outros os itinerários regionais, ou até mesmo locais.

Mas os portugueses continuaram ligados aos problemas práticos, entre os quais o da «altura de leste-oeste» (longitude). Em 1655-1656 novos estudos e discussões tiveram lugar em Lisboa. A comissão encarregada de dar o seu parecer compunha-se do Marquês Almirante, Vèdor da Fazenda e do Conselho do Rei, de um outro conselheiro do Rei, de dois padres da Companhia de Jesus, professores de Matemática no Colégio de Santo Antão (estabelecimento da maior nomeada), do Cosmógrafo-mór Mariz Carneiro (de competência duvidosa), do professor de Matemáticas na Universidade de Coimbra Gaspar de Meraj, de Luís Serrão Pimentel, professor de arte da fortificação na côrte (um ramo de actividade de ponta), do matemático Jorge de Orta de Paiva, e de Tomé da Fonseca, chegado da Índia. Os resultados não contam. O que é importante é a vontade de reunir pessoas altamente competentes, entre as quais algumas com uma formação pròpriamente científica, a fim de resolver os problemas que se punham à navegação; e portanto a ligação entre a prática e a teoria. Apesar das funções dos membros da Comissão, é da insuficiência teórica, da não participação na elaboração da ciência moderna matemático-experimental, que devemos falar. Sem chegarmos portanto a pôr em causa o alto nível da prática (ver os documentos publicados por A. Iria, *Navegação no Índico no século XVII*).

## 4. Equipagens, tropas, viajantes. A vida a bordo

Quantas pessoas a bordo? E quantos sofrimentos e perdas acarreta uma viagem? Estamos infelizmente muito mal informados — faltam as fontes, e aquelas de que dispomos apesar de tudo só agora começam a ser trabalhadas sistemàticamente. Chegaram-nos dois registos apenas, muito incompletos e cheios de lacunas:

«Memória das pessoas que passaram à Índia nos anos de 1505 a 1628» — B. N. Lisboa, Col. Pombalina 123. Não corresponde à esperança que o título promete. Mas está a ser minuciosamente examinado, como o seguinte, de maneira a aproveitar-se o máximo.

«Relação das pessoas que passaram à Índia nos anos de 1531 a 1539 e 1538 a 1557» — Biblioteca da Ajuda, Códice 50-V-33.

O *Registo da Caza da India de todas as mercês, governos, fortalezas e viagēes de 1512 a 1629*, publicado por Luciano Ribeiro (Lisboa, 1954) só nos pode ajudar muito parcialmente, visto que temos de verificar, quanto a todas as nomeações, quais as que se tornaram ou não efectivas; e apenas fica um número reduzido relativamente aos postos de bordo.

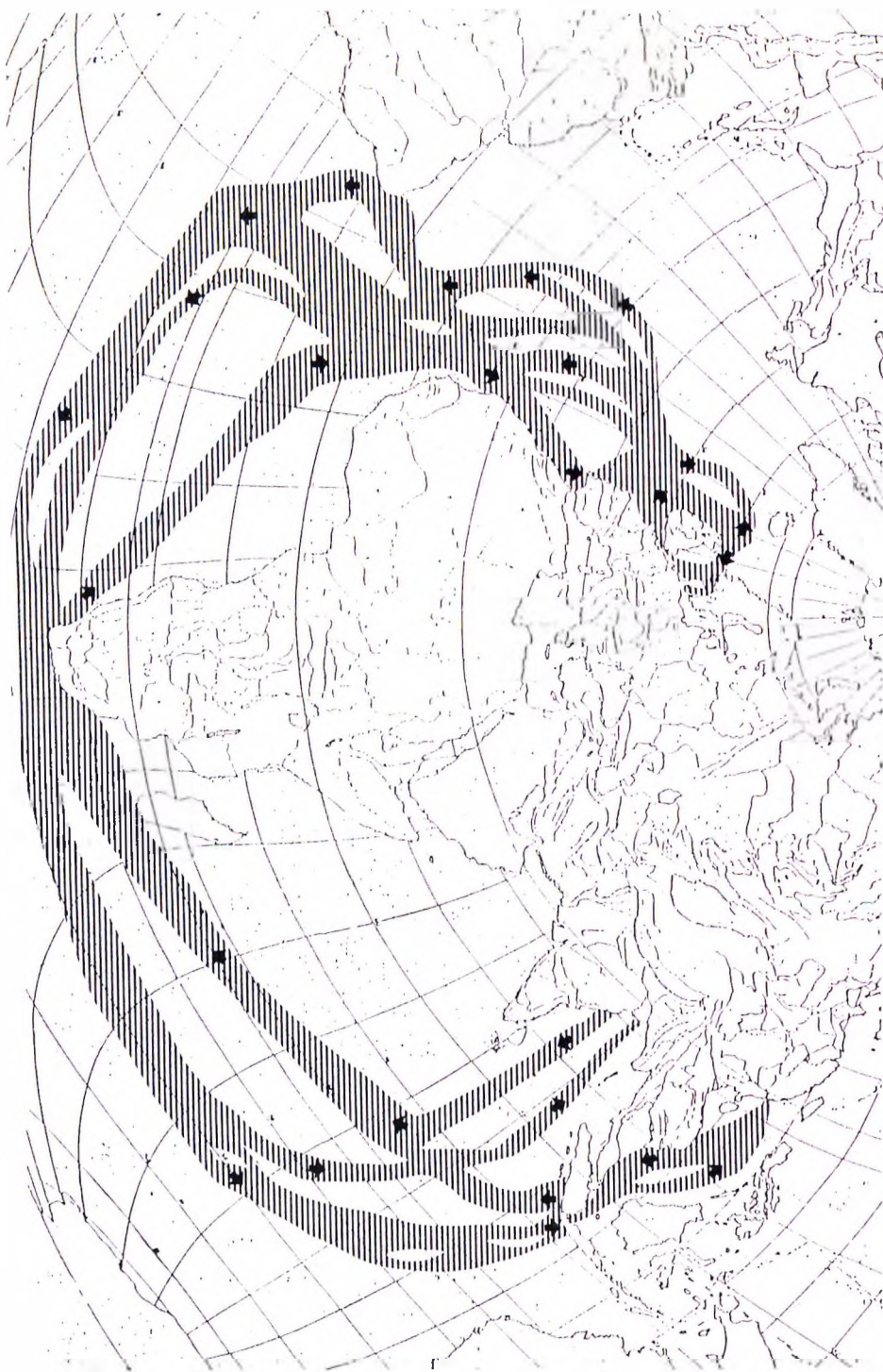
Pyrard de Laval em 1615 refere a composição da equipagem, da tropa e do outro pessoal a bordo de uma nau da Índia. Em primeiro lugar, os quadros: o capitão, que tem autoridade sobre tudo e todos (exceptuando a condução da navegação e os ofícios sagrados); o piloto e o sota-piloto, responsáveis pela navegação; o mestre e o contramestre, nomeados eles também pelo rei, às ordens dos quais estão todos os marinheiros e pessoal de serviço; o guarda, à cabeça dos grumetes; o condestável, que comanda a artilharia e os bombardeiros. A execução das ordens de polícia (a manutenção da tranquilidade a bordo) está confiada ao *meirinho* ou *alcaide*. As operações comerciais estão sob alçada do *feitor*, que tanto dirige as que se fazem por conta da coroa como as que se fazem por conta dos privilegiados ou dos particulares. A equipagem compõe-se de dois trinqueiros, marinheiros principais, que estão encarregados da cordoagem e das velas, e 60 marinheiros, mais 70 grumetes. A artilharia conta com 25 bombardeiros, mais ou menos, segundo o número de canhões. Quatro pagens servem para chamar as pessoas ao desempenho das suas funções. Na carraca almirante que levantou âncora em 5 de Fevereiro de 1607 havia 45 marinheiros, 150 grumetes e outros *moços de serviço*, os artilheiros eram 30. Evidentemente, só a bordo das naus de menos de três «cobertas» ou de navios de menor tonelagem alguns postos nem sempre eram preenchidos e o número de marinheiros e bombardeiros era mais reduzido. Podemos contar com cerca de 120 pessoas ligadas às operações náuticas e defesa do navio, compreendendo os quadros, a bordo das naus e galeões de cerca de 400 tonéis. Cada nau de tonelagem média — 400 a 500 tonéis — transporta um total de 400 a 500 pessoas: a defesa do navio tem por vezes de ser reforçada, há que levar para a Índia tropas, frequentemente efectivos consideráveis, há os mercadores e os seus feitores e escrivães e outros auxiliares, os fidalgos e a sua comitiva (familiares, acostados) que vão tomar posse de uma capitania ou de qualquer outro posto no Oriente, assim como o restante pessoal administrativo ou industrial. Podemos contar pelo menos com um homem por tonel, ou mesmo dois, mas mais excepcionalmente. Em 1643 um galeão da «carreira» cuja tonelagem devia andar à volta de 600 tonéis (nunca inferior a 500) leva 500 homens de mar e 430 soldados; e o Conselho das Finanças até se interroga se ele não poderia levar muito mais (AHU, Índia, em 28/3/1643). Além da equipagem cada nau pode transportar facilmente 300 a 500 homens de tropa não ligados à defesa do navio.

Vejamos alguns casos. A armada de Tristão da Cunha, composta de 9 naus «de carga» e cinco da esquadra naval, alojou a bordo 1 300 homens de armas; mas nesta época as naus tinham menor tonelagem, 250 a 300 tonéis; portanto, menos de uma centena de homens por navio. O conde almirante Vasco da Gama, quando foi tomar

posse do posto de vice-rei em 1524, dispôs de uma armada de 11 grandes naus e galeões e três pequenas caravelas. As equipagens totalizavam entre 2 000 e 2 400 homens, ou seja mais ou menos 200 por nau ou galeão e 70 por caravela. A armada transportava além disso cerca de 2 000 ou 3 000 homens de guerra — 200 a 300 por navio (sem contar as caravelas). Os seis navios que levantaram âncora do Tejo no final de Fevereiro de 1532 levavam ao todo uns mil homens, isto é, quase 170 cada um. A ameaça turca obrigou a enviar reforços importantes em 1538: as 11 grandes naus que partiram em 8 de Abril transportavam entre 4 000 e 5 000 homens de guerra, entre os quais uma centena de cavaleiros: cada nau alojava portanto cerca de 400 ou 450 homens de tropa (Simancas, E 371, de Luís Sarmiento). Em 1547 novos reforços: 7 naus levam cerca de 2 000 homens, ou seja quase 300 cada uma. (Simancas, E 347, de Lope Hurtado, 22 Agosto). Os reforços de 1554 correspondiam a 2 000 homens, 400 dos quais eram de escol (moradores da Casa Real); como as naus eram 6, cada uma transportava cerca de 330. A fortíssima armada comandada pelo conde de Feria que ia socorrer Malaca contra os holandeses em 1608 (parte entre 10 e 19 de Março), composta de 6 pesadas carracas, 6 galeões e 2 «fly boats», transportava cerca de 5 000 homens de tropa — 2/3 eram rapazes de 12 a 16 anos —, cerca de 410 por carraca ou galeão. Em 25 de Março de 1685 levantam âncora do Tejo 4 navios e uma *fluyte* com destino a Goa; a bordo 1 800 marinheiros, soldados e voluntários: ou seja, entre 400 e 450 por navio.

Mas quando não há reforços a transportar para a defesa do Estado da Índia, o número de pessoas de equipagem, artilheiros e homens de armas para a defesa dos barcos representa cerca de 170 por nau — é o caso da armada de 5 naus que desaferrou em 1549.

Era proibido transportar escravos nas armadas da rota do Cabo, excepto o pequeno número daqueles que estavam ligados às famílias para serviços pessoais. Na realidade, a proibição não se mantém — os cozinheiros chineses eram muito apreciados, e os escravos negros podiam ser úteis a bordo — e vendiam-se bem no Brasil, e até no Reino. Assim em 1610, a nau *Nossa Sr.ª da Penha de França*, sofreu uma tempestade violentíssima na torna-viagem, ainda ao largo da costa da Abissínia; 300 escravos negros esfalfaram-se a dar à bomba para escoar a água durante três dias e três noites (J. Mocquet, Liv. V, pp. 356-361).

As naus transportavam por vezes futuros colonos e operários especializados, além dos funcionários que iam ocupar os cargos durante pelo menos três anos. É o caso da armada que parte em 23 de Março de 1539: transportou mais de 200 artífices de todos os mesteres, os quais deviam ir para a Abissínia contribuir para a «civilização». Foram enviados colonos para Moçambique, por exemplo em 1680, a bordo de uma *fluyte*. Mas no século XVII as autoridades portuguesas encontraram dificuldades para recrutar soldados destinados às Índias Orientais. Por isso tentaram o envio de rapazes com pelo menos dez anos de idade, na esperança que crescendo lá se acostumariam melhor ao clima e suportariam mais facilmente a vida militar (por

4. As rotas suecas da Carreira da Índia Oriental no século XVIII. Traçado pelo Dr. Manuel Antunes, a partir do estudo e mapas de cada viagem devidos a Christian Koninckx, apresentados ao Encontro de Leyden, Junho 1987. A reelaboração com base nos itinerários das três viagens do navio «Fredericus Rex Sueciae», 1738-1739, 1740-1742 e 1744-1745, da viagem do «Princessan Lovisa Ulrica, 1748-1750 (datas de acordo com o antigo calendário), e da viagem do «Prins Carl» em 1750-1752 (idem).

exemplo, em 1609, a bordo das cinco carracas que partiram entre 12 e 22 de Março — *Calendar os State Papers — Colonial*, I, n.º 432). Em 1686 um navio que saiu com destino a Goa em Março transportava, segundo o cônsul des Granges, «400 jeunes gens pour ce lieu-lá, qui y périront comme à l'ordinaire par les chemins ou y étant arrivés faute de secours». Enviavam igualmente criminosos, e degredados: por exemplo, em 1691 uma fragata e dois navios que partiram em 25 de Março levavam 200 criminosos. Um dos navios que levantou âncora em Abril de 1724 contava a bordo 600 a 700 homens de equipagem e degredados: estes seriam cerca de 400 (De Montagnac, de Lisboa, Arch. Nat. Paris).

Não temos estatísticas que mostrem o número de pessoas que constituiam a equipagem, a tropa enviada como reforço e os viajantes, anualmente, em relação a cada armada e a cada navio. Os locais de embarque, ou antes de inscrição para o embarque, poderiam induzir-nos em graves erros. Assim, no decurso dos cinco anos de 1629 a 1634 os registos indicam um total de 5 228 inscrições relativamente à partida com destino à Índia; mas à chegada a Matrícula Geral apenas contou ao todo 2 495 (Certidão do contador Pedro de Barreto Rèsende, Goa 20/11/1634; já publicada por Boxer). Em 21 de Agosto de 1633 chegaram a Goa três navios; segundo os registos de bordo, deviam transportar 439 soldados por conta do rei, 992 por conta da Companhia do Comércio, além de 69 pessoas sem soldo atribuído; ora em terra apenas contaram ao todo 547 — na Matrícula Geral fingiam ainda acreditar que a grande maioria dos ausentes deveria estar no hospital, doente (Certidão de 17/12/1633, AHU, Índia, caixa 10). Mas a certidão que citámos tira-nos toda a ilusão: a diferença está naqueles que recusaram embarcar.

Nestas condições, é, pelo menos por agora, impossível levantar a estatística dos que morreram no decorrer da viagem. Alguns números isolados. Quatro navios fizeram a viagem de Lisboa a Goa em 1564, em cinco meses e meio; no final contaram-se tão-só 24 ou 25 mortos (Quintela, *Annaes*, I, 499). A bordo de uma das naus da armada de 1579 havia perto de 500 pessoas; em Cochim apenas se contaram 25 mortos (*Fugger News Letters*, I, pp. 38-41). A viagem de oito navios que saíram de Lisboa em 25 de Março de 1624 e fundearam em Goa em 2 de Setembro correu em muito boas condições, quase não houve mortos, e a grande maioria chegou de boa saúde (Boxer, *The Carreira*, p. 60). Entre as 2 000 pessoas a bordo dos 4 navios que, tendo partido de Lisboa em 23 de Março de 1655, chegaram a Goa em 20 de Agosto (viagem de pelo menos 5 meses), houve menos de 30 mortos (menos de 1,58 %). Melhor ainda em 1688 na nau *N.ª Sr.ª da Conceição*, que fez a viagem até Goa em cinco meses e meio; em cerca de 500 pessoas, um único morto — um homem que embarcou já doente (Boxer, citado).

A primeira condição de sobrevivência é evidentemente que a alimentação e a água estejam asseguradas durante a viagem. Vejamos em primeiro lugar as rações fixadas e que os Armazéns da Guiné e Índia devem fornecer às armadas (visto que toda a organização material das frotas, dos navios e da viagem é da sua competência).

RAÇÃO POR PESSOA PARA AS VIAGENS MARÍTIMAS

| | Armadas da Costa, Ilhas e Estreito de Gibraltar | Viagem para a Índia, Brasil, Guiné e Malaca | Armadas da Costa, Ilhas, Estreito | Viagem para a Índia, Brasil, Guiné, Malaca |
|---|---|---|---|---|
| | Por dia | Por dia | Por mês | Por mês |
| Biscoito | 1 arrátel ½ | 1 arrátel ¾ | 1 arroba ½ | 1 arroba ¾ |
| Carne Salgada | | 1 arroba | | |
| Peixe (pescada) | | 2 ½ | 2 ½ | 2 ½ |
| Azeite | | | 2 canadas ½ | 2 canadas ½ |
| Vinagre | | | ½ canada | ½ canada |
| Vinho | ½ canada | ½ canada | 15 canadas | 15 canadas |
| Água | 1 canada | 1 canada | | |

Para a viagem para a Índia contam-se 10 meses. Para a viagem para Malaca 12 meses.
A arroba = 14,688 kg
O arrátel = 0,459 kg
Canada = 3 1,4 litros (medida de Lisboa)
B. N. Lisboa, Fundo Geral, n.º 637 (cerca de 1588); e também 632 e 225 (para estes Teodoro de Matos, *Nau S. Pantaliam*, p. 52). Van Linschotten, cap. 3.

Um cálculo foi apresentado em 1611 pelo secretário de Estado Figueiredo Falcão, quanto ao conjunto da viagem e à totalidade das pessoas de uma nau de 550 tonéis:

| | 250 soldados | 112 homens de mar | Total |
|---|---|---|---|
| Biscoito | 615 | 459 | 1074 quintais |
| Vinhos | 72 | 43 | 115 pipas |
| Carne | 750 | 336 | 1086 arrobas |
| Peixe (pescada) | 104 | 46 | 150 dúzias |
| Azeite | 19 ½ | 12 | 31 quartilhos ½ |
| Vinagre | 9 | 4 | 13 pipas |
| Água | 168 | 76 | 244 pipas |
| Água de recurso | 48 | 21 | 69 pipas |
| Sal | 1 ½ | 1 | 2 moios ½ |
| Sardinhas | 80 | 50 | 132 arrobas |
| Grãos | 8 | 6 | 14 alqueires |
| Amêndoas | 6 | 4 | 10 " |
| Ameixas | 6 | 4 | 10 " |
| Lentilhas | 6 | 4 | 10 " |
| Mostarda | 1 | 1 | 2 " |
| Alhos | 500 | 224 | 724 «cabos» |
| Cebolas | 500 | 224 | 724 " |
| Açúcar | 4 | 4 | 8 arrobas |
| Mel | 4 | 4 | 8 arrobas |

O quintal = 58,752 kg
O almude (Lisboa) = 16,95 l
= 12 canadas
A pipa = 21 almudes
(Fonte: *Livro de Toda a Fazenda*)

As rações são iguais para todos, excepto para os doentes. Estes têm direito a suplementos de doces de fruta, açúcar, mel, passas, ameixas, até mesmo farinha e outras cousas, como testemunha Van Linschotten. Mas os viajantes têm que levar as provisões consigo, e aqueles que têm meios não sofrem a bordo. Os soldados e o povo miúdo nem sempre recebem as rações devidas (lembremo-nos de que no final do século XVI se estabeleceu o sistema de contrato de fornecimento com grupos capitalistas). Quanto à água, não há dinheiro que chegue para a comprar. O vinho, não se deve beber muito, por causa dos calores (*Fugger News Letters*, I, pp. 38-41, 10/01/1580).

Desde o princípio da «carreira da Índia» que os *regimentos* e instruções se preocupam com assegurar o bom abastecimento em géneros e em água para toda a viagem, assim como se preocupam com os cuidados que devem ser dispensados aos doentes. O capitão é responsável, logo que levantam âncora, pela boa distribuição de víveres e bebidas, de maneira a que seja assegurada a quantidade suficiente até à chegada a bom porto. É ele quem toma conta das chaves dos armazéns de bordo, juntamente com alguém da sua confiança; e todos os meses tem que inventariar o estado completo das munições de boca disponíveis. O despenseiro apenas tem a chave das provisões necessárias ao dia a dia. A cada pessoa a bordo é concedida uma canada de vinho por dia, mas é preferível só dar ¾, assim fica-se com a certeza que ele não faltará; a ração de vinho é distribuída inteiramente de manhã a cada um, cada beneficiário administrará o consumo durante o dia. Tais são as regras que já podemos ler no regimento dirigido a Fernam Soares em 1507, e que o regimento da nau *S. Pantaliam*, por exemplo, retoma em 1592. Mostram um cuidado especial com as breves paragens nas *aguagens*, os sítios onde se podem reabastecer de água. Mas a boa gestão do líquido implica que o distribuam de maneira a que a provisão feita à partida dure até ao fim. Por vezes as instruções obrigam a reduzir as rações, até de água, de maneira a evitar fazer escala e portanto perder tempo (e evitarem também sujeitar-se aos ataques dos piratas).

Garantir o bom tratamento dos doentes era uma das responsabilidades dos capitães e dos religiosos; o rei ordenava com muita insistência que fosse cumprida. Para eles a comida era melhorada e prioritária na distribuição, tinham direito a doces de fruta e frutos secos que se pensava lhes fariam bem dado o seu estado. O *regimento* de 1507, que o de 1592 confirma, é explícito a esse respeito. Contudo, não se nutriam grandes ilusões quanto às probabilidades de cura a bordo. Assim as leis mandavam as autoridades civis e religiosas a bordo tomar um certo número de medidas a bem dizer desencorajantes logo que alguém adoecia. O doente devia-se confessar imediatamente e fazer redigir o seu testamento pelo escrivão; antes de mais era preciso descarregar a alma. Se acaba por morrer, deve-se fazer logo o inventário de todos os seus bens e tomar boa nota dos herdeiros eventuais, assim como estabelecer o estado das suas contas com a Fazenda Real — se tinha ainda soldos e vencimentos a receber, dívidas a pagar. Não parece que a presença a bordo de um cirur-

gião ou de um físico (médico) fôsse prática corrente antes do meado do século XVI ou até mais tarde. A farmácia de bordo deve com certeza estar fornecida de medicamentos de que podem ter necessidade: listas devidamente constituídas enumeram-nos. Mas os cuidados dispensados aos doentes estão confiados sobretudo aos religiosos que viajam a bordo; deve haver um capelão ao qual compete particularmente esta missão. Uma carta do capitão Martim Afonso de Melo de Castro ao rei, de Goa em 12/12/1565, descreve uma situação lamentável: «Por descareguo de minha comciemcia, direy a V. A. os immenços e grandes trabalhos que pasão hos pobres homens desta carreira da India, e crea V. A. que depois da vomtade de Deus todos morrem de puro desamparo, porque não parece que somos cristãos, porquanto pouca misericórdia e piadade se husa com os doemtes, e pela pouca comta que se tem com elles, porque tudo ho que V. A. manda dar vay entregue ao capitão e despemseiro, e, quamdo lho pedem pera hos doemtes, dizem que está tudo podre, e que o comerão os ratos, e parece que esta semrazão, pois V. A. mamda em cada nao hum capellão, que deste se deve comfiar da butyca e todalas cousas de doemtes, e pera hiso dar-lhe huma câmara, porque não parece rezão hagasalharem hum sacerdote numa tolda do batell.» E vai mais longe, pondo em causa os casos sórdidos dos oficiais que só distribuem vinho podre, causa de tantas doenças. (*Documentação Missões Oriente*, IX, 534-5).

Devemos contudo objectar que a conservação do vinho não era fácil no século XVI (durante seis meses!). Sabemos que representa um papel que não é para desprezar na protecção contra as infecções. Havia também a preocupação de pôr frutas e água capaz à disposição das pessoas a bordo. Na verdade temos que esperar pelo declínio do século XVII para que a produção de cascas de limão se desenvolva na Madeira e contribua de maneira bastante eficaz para combater o escorbuto. Os vinhos de regiões demarcadas que se formam e crescem no século XVII ajudarão poderosamente à melhor protecção da saúde durante as viagens marítimas. As personagens de primeiro plano, condes e marqueses, vice-reis e governadores, levavam consigo cirurgiões e físicos, o que era uma boa ajuda nos cuidados a dispensar aos doentes. E em princípio chegou-se a nomear um cirurgião ou físico para os quadros de bordo.

As pessoas tinham que lutar contra o isolamento: sentiam-se perdidas longe das costas e da vista de terra, e isto muitas vezes durante meses e meses. A vida a bordo era pontuada sobretudo pelas manobras náuticas e pelos incidentes do tempo; ao mau estar devido ao isolamento vinha-se acrescentar uma alimentação nem sempre satisfatória. Os regimentos prescreviam a celebração de ofícios e actos religiosos regularmente — às quartas-feiras e sábados o Salve Regina, aos domingos missa, em particular nos dias de um culto ao qual estavam muito ligados. A prática não deve corresponder sempre às prescrições. O diário de bordo da nau *São Francisco*, que partiu de Goa em 25 de Dezembro de 1600 levando o conde da Vidigueira, apenas regista uma única missa, no dia 25 de Fevereiro, de acção de graças por terem dobrado

o Cabo; dada a presença do conde, havia o altar do anjo São Rafael (o de Vasco da Gama, um século antes). Quando da viagem de Lisboa a Goa em 1608, onde o vice-rei que ia entrar em funções, Rui Lourenço de Távora, tomou lugar, o diário de bordo apenas descreve igualmente uma missa, em 8 de Dezembro, dia da Virgem da Concepção, com o Santíssimo Sacramento, o que nem sempre acontecia no mar. Mas os religiosos representavam a bordo um papel decisivo.

Os jogos eram proibidos, excepto aqueles cujas apostas não incidiam sobre os bens pessoais ou somas de dinheiro. Todavia, como os impedir? Dado o número de iletrados, a leitura não devia ser uma distracção muito espalhada. Os romances de cavalaria eram provàvelmente os mais apreciados. Uma decreto de 1560 (data aproximada) ordena aos religiosos que os confisquem e que emprestem em compensação livros edificantes; deve-se proibir toda a literatura licenciosa ou suspeita. O que não é para admirar, quando se conhece o papel desta literatura de cavalaria na conquista da América. Mas os livros mais licenciosos não eram desconhecidos nestas viagens. Um dos navios da armada de Lopo Soares no mar Roxo, em 1517, tinha o sobrenome de *La Celestina*, certamente tirado da peça de Fernando de Rojas. O *Clarimundo*, de João de Barros, romance de cavalaria mas também de exaltação da grandeza imperial portuguesa, foi enviado para a Índia.

Cavalaria e mercadoria: inextricàvelmente ligadas na expansão portuguesa, creando o tipo misto do cavaleiro-mercador, mas levantando sempre conflitos. Ferreira de Vasconcelos, o dramaturgo de meados do século XVI (e autor de romances de cavalaria), o doutrinário Amador Arrais no final e começo do século seguinte, Duarte Gomes, o opulento negociante e economista do império, nos anos 620, interrogam-se cada um por sua vez se os portugueses conquistaram o Oriente na qualidade de cavaleiros cheios de entusiasmo e o perderam porque se tornaram comerciantes; ou se pelo contrário acabaram por perder o império oriental porque não souberam tornar-se verdadeiros mercadores, agir segundo a lógica da mercadoria. A sua economia mercantilista não tinha ousado formar companhias por acções, e ficaram demasiado ligados a concepções caducas, só visando altos lucros. Ao passo que os holandeses «se contentent à peu de gain, leur but principal estant d'employer eux et leurs navires», como explica em 1615 Antoyne de Montchrestien. Ora o mesmo economista descreve «le cours du monde, où chacun prend sa mire au profit, et tourne l'oeil par tout où il aperçoit reluire quelques étincelles d'utilité». Os portugueses não souberam talvez passar da avidez à mira do ganho por meio de proveitos conseguidos graças ao trabalho.

Assim em 1673 queixam-se dos Holandeses: «Vendo-se que do Estado da Índia (que quazi o he no nome somente) só tirão utilidade os Olandezes com a ocupação de toda a costa do Malabar, athé o cabo de Comorim, pesuindo a cidade de Cochim, e com ella quazi todo o comersio da pimenta, e com as prasas que tem na riquissima ilha de Seilão são senhores absolutos de toda a canela, e com a prasa de Malaca, e de Batávia de todo o comersio oriental, como o são de todo o cravo das ilhas de

Maluco, com o que os portugueses de Goa, para o sul, e athé todos os vastíssimos mares, ilhas e terras firmes do Oriente, não tem outra nenhũa couza maes que a praça de Machao, na China...» (Consulta do Conselho Ultramarino, em 9/09/1673, AHU, Avulsos). E Cantillon explicará por sua vez, em 1732, como os Holandeses, ao mesmo tempo que praticam um tráfico favorável aos orientais, também ultrapassam os outros na venda das especiarias e manufacturas, na Europa, de maneira que a sangria em metais preciosos para as Índias Orientais não lhes traz nenhum prejuízo (*Essai sur la nature du commerce*, 1756, III parte, cap. 1). Mas não tinham eles começado, nos anos 570, por amontoar capitais graças às presas feitas sobre a navegação portuguesa — um milhão de ouro num só ano, no dizer do relatório «Le cause per le quale Il Ser.mo Re di Portogallo si come desireva et pensó poter fare mandar armata tale in aiuto della lega», 1573.

E apesar destas circunstâncias adversas, os portugueses mantiveram a rota do Cabo a funcionar até o século XIX; por vezes mesmo aproveitando a mais pequena conjuntura favorável — assim aconteceu em 1670-1695, ou depois de 1770 — retomam fôlego e desenvolvem as suas actividades.

CAPÍTULO X

# Os Portugueses e o Oriente

Em 1509 Diogo Lopes de Sequeira está em Malaca, na sua nau, a jogar o xadrez; a bordo vem-o visitar o filho do mais rico mercador da cidade, jau: também entre eles há esse jôgo, embora sem tantas peças; inventado pelos Persas, passara assim tanto para o Extremo Ocidente como para o Extremo Oriente (*Década II*, liv. IV, cap. 4). Mas o P.^e^ Francisco Vieira, preso dos indígenas de Ternate, em trinta dias nunca comeu, respondendo aos seus carcereiros: «Vós outros, que tendes para me dar? Inhames e sagu? Eu sou negro?! Dai-me pão e vinho.» (*«Missões Insulíndia*, II, 318). Quando Vasco da Gama consegue em Melinde pilotos mouros para o levarem a Calicute, durante a viagem os pilotos portugueses comparam com aqueles seus colegas instrumentos e métodos de navegação: o diálogo inicia-se logo. Mas para edificarem a Goa nova, os portugueses demoliram na ilha de Divar, como conta Andrea Corsali (Ramúsio, I, f. 178v), um templo antigo, dito pagode; e o italiano comenta: «era con maraviglioso artificio fabricato, con figure antiche di certa pietra nera lavorate di grandissima perfettione, delle quali alcune ne restano in piedi ruinate, e guaste, però che questi Portuguesi non le tengono in stima alcuna.» Os mercadores portugueses entendem-se fàcilmente com os guzerates, pois estes contam por algarismo, como eles, e com as mesmas letras, são como italianos em saber e tratar a mercadoria. Mas no Japão os portugueses passarão a princípio por altercadores e não polidos, porque falam muito alto e são exuberantes em gestos. Encontros e desencontros de civilizações, vectores de colaborações e de conflitos.

Portugal conta cerca de 1 400 000 habitantes em 1527, e quase uns 2 milhões em 1640; a Itália tem uns 11 milhões, a França uns 16, a Espanha cerca de 7 milhões e meio. No império turco (com o Egipto) habitam entre 18 e 19 milhões. Ora a Índia, desde os Máuryas a Akbar deve ter oscilado entre 100 e 140 milhões (Pran Nath, cap. 5), cabendo ao império de Vijayanágar uns 30 milhões. A China passa de uns 60

milhões ao acabar o século XV a 175 ao acabar o XVIII. Em todo o Japão há, por alturas de 1614, cerca de 20 milhões. Assim, o primeiro ponto a atender é a acentuada desproporção demográfica entre a Europa e o Oriente, onde, contudo, vastas zonas são desérticas ou tènuemente povoadas. O número de portugueses que ao Oriente passam e por lá se espalham não pode deixar de ser diminuto em relação à demografia asiática. Em 1512 computam-se, antes da chegada da armada deste ano, em 1200 (*Cartas de Albuquerque* t. I, p. 91). No ano seguinte suspira o governador: «Prouvesse a Deus que com os de Malaca fôssemos 2 500.» (idem, pp. 125-6); o rei faz fundamento de ter até 5 000 homens lá, mas «nunca nos podemos ajuntar 3 000». Em 1516 (Janeiro) o número subiu já para 4 000 (Corsali, em Ramúsio, t. I, f. 180v). Os portugueses vão derramar-se por todo o mundo oriental, muitos deles incrustando-se nas sociedades indígenas, de modo que D. João de Castro pode escrever em 1539: «É grande o número dos Portugueses que nestas partes andão, porque de Sofala até China não há cousa que deles não seja trilhada» (*Cartas*, n.º 3); e calcula que «Bem pode ser que na Índia sejam lançados seis ou sete mil portugueses»: contudo ao governador é impossível juntar 2 500 para combater o Turco (idem, n.º 5).

Visitemos algumas das povoações onde estanceiam. Na ilha de Moçambique, em 1583, há entre 40 e 50 casados portugueses e mestiços (e 400 cabanas de negros — Van Linschotten, cap. 4); meio século volvido serão até 70, sem contar os mestiços, e com estes e mocoques andarão por 120, enquanto a guarnição nunca passa de 200 homens; os portugueses não se dão aqui a cultivarem, mas só a trato e mercancia (Barreto Resende, f. 92v). Em Sofala, por 1635, há apenas 3 portugueses casados e 2 por casar (idem, f. 76). Entrando nos rios de Cuama, em Chuambo encontramos 4 portugueses (além do capitão) (f. 80). Sena passa de até 10 portugueses moradores em 1572 (Theal, III, 185-6) a uns 30 casados cerca de 1635 (B. Resende, f. 81v). No reino de Manica deparamos com casados em Chipangura (menos de 25), Matuca (menos ainda). Em Tete há, pela mesma data, uns 20 casados brancos (f. 82), sem contar com as guarnições dos fortes. Nas ilhas de Quirimba também vivem portugueses, «do resgate da terra firme, donde tiram marfim e âmbar» (f. 96). O presídio que assiste na fortaleza de Mombaça (fundada em 1594) é de 100 soldados; em 1635 ainda se faziam diligências para repovoar a povoação, que os Mouros tinham abandonado, com 15 ou 20 casados portugueses mandados vir de Pate e Zanzibar; mas esbarrava-se com dificuldades. Nas terras do Preste João calculava o P.e Miguel da Nóbrega em 1553 que estavam uns 200 portugueses «muy ricos» (*Documenta Indica*, III, p. 37). Em Mascate estão, em 1546, uns 30 portugueses (Torre do Tombo, S. Lourenço, II, f. 208). Ormuz contava na primeira metade do século XVI, entre 10 000 e 12 000 vizinhos; e o cerco turco de 1553 reduziu-a a uns 3 000; casados portugueses (e cristãos da terra) 150, e a guarnição tem 600 soldados (*Documenta Indica*, III, pp. 100-1); em começos do século XVII os portugueses casados são uns 200 (além deles há os mercadores e soldados que vêm e vão), contando-se de cristãos mais de 7 000 almas, e de mouros, judeus e gentios mais

de 40 000 (afora também persas, turcos, moghores e outros mercadores não cristãos que vêm e vão) (Madrid, Bibl. Nac., 3015, f. 81v). Diu, que chegou a ter 10 000 moradores, tem por 1621-1633 tão-só uns 3 000, entre os quais ùnicamente uns 60 casais portugueses, pobres (e uns 100 de cristãos da terra,todos oficiais mecânicos) (*Relação das plantas*, p. 20); o número de casados portugueses ou outros cristãos não terá subido em 1635 (B. Rèsende, f. 162v). Em Chaul havia uns 350 homens em 1546 (S. Lourenço, III, 225). Couto avalia que em 1581 a cidade de Goa tem mais de 60 000 cristãos (*Década X,* liv. I, cap. 7); em 1554, quando da vinda dos restos mortais de Francisco Xavier, «Púsose todo el pueblo, que pienso serían más de simco e seis mil ánimas», relatava o P.<sup>e</sup> Nunes Barreto (*Documenta Indica*, III, p. 77); entre 1621 e 1633 computa-se em 3 500 fogos (fóra os conventos), dos quais 100 de portugueses (mas acentuando-se que fôra a cidade maior duas vezes do que então era, conforme mostram as ruínas, *Relação das Plantas*, p. 31); aliás em começos do século avaliava-se a população portuguesa em mais de 3 000 habitantes (P.[e] Espíndola, B. N. Madrid, 3015, f. 32v). Enquanto Cochim foi a sede da administração portuguesa e o principal porto das «naus do reino», encontravam-se lá muitos portugueses, mas população sobretudo flutuante: assim, em Dezembro de 1524 (aquelas ainda não partiram), uns 4 000 homens (Castanheda, liv. VI, cap. 78); o alardo de Fevereiro seguinte recenseou 2 220 homens (*Lembrança Cousas da Índia*, f. 5). Mas ao alardo de 1546 comparecem apenas 560 e tantos, dos quais 343 casados (S. Lourenço, II, 321); ao começar o século XVII serão um milhar. Em São Tomé de Meliapor vivia, em 1545, uma centena de casais portugueses (Sebastião Gonçalves, *Hist. Companhia de Jesus*, liv. II, cap. 17); passsado pouco mais de meio século, excedem o milhar. Na Malaca pré-portuguesa recenseavam-se uns 10 000 fogos (*Cartas A. A.*, III, 5-12); a meio do século XVI os portugueses capazes de pegar em armas não são senão 260 (*Missões Insulíndia*, II, 55); e volvido um terço de século o número de famílias portuguesas não excede uma centena (Van Linschotten, cap. 18); para o final do século Godinho de Eredia conta uns 600 portugueses casados e uns 2 000 vassalos (p. 72 da ed. Caminha).

Desde Albuquerque seguiu-se geralmente a política de fomentar a fixação de portugueses e o conúbio com as indígenas. Por exemplo, uma carta régia de 1518 faz mercê e doação aos cristãos casados e aos que adiante se casarem em Goa de todas as terras e herdades reais, tanto palmares como de outras qualidades que aproveitadas forem (*Arch. Port. Oriental*, fasc. V); as terras não aproveitadas ser-lhes-ão dadas de sesmaria; o governador e o vèdor restringirão às terras que eram de mouros e estão aproveitadas, e só beneficiarão da partilha os já casados (idem, pp. 41-3). Em 1596 o polaco Pawlowski sublinhará que, embora as indianas sejam negras, os portuguess casam com elas e delas têm filhos, evidentemente mestiços. As uniões eram frequentemente de facto: assim, em São Tomé de Meliapor, quando em 1545 lá chegou Francisco Xavier, «muitos viviam como casados, nam o sendo» (*Hist. Companhia de Jesus* de Sebastião Gonçalves, liv. II, cap. 17). O P.[e] Jeró-

nimo Fernandes nota em 1561 que preferiam as mestiças. Uniões também mais ou menos duradouras, e com poliginia de facto não rara: os casados de Cochim, quando vão ao cabo Comorim ao trato dos cavalos, «levão mancebas e lá as trazem em ancas de cavalo com grandes gastos, e suas mulheres e filhos ficão cá [em Cochim] morrendo de fome, que é mau exemplo para a gente da terra», queixa-se o ouvidor em 1547 (S. Lourenço, II, 391). Os Jesuítas acusam os portugueses de Malaca de aos domingos, em vez de irem aos ofícios divinos, ficarem no deleite das belas malaias. Aliás já o Terríbil se lastimava de que os calafates e carpinteiros que vêm de Portugal, com mulheres de cá e trabalho em terra quente, como passa um ano não são mais homens (*Cartas* I, 21).

Mas não é apenas ao abrigo da bandeira nacional que encontramos os portugueses. O mais prodigioso é a sua diáspora através de todo o Oriente, estantes ou forasteiros, ao serviço de potentados locais ou traficando. Assim, na Bassorah turca estão portugueses, indiferentes a que o vice-rei tenha proibido o trato de Ormuz com esse empório (Carta *III* de Simão Botelho). Em 1605 frei Gaspar de S. Bernardino encontra quatro, mercadores, em Lar, na Pérsia, e dois em Baghdad (caps. 13-4 e 19). Em 1582 há 923, marinheiros, em serviço na armada moghol em Bengala. No terceiro terço do século. Fedrici assinala que em Martabam estão uns 90, mercadores e vagabundos (Ramúsio, t. III, f. 393).

Oceano Índico e mares do Sul são vitais à respiração do Oriente inteiro; a teia oceânica de relações mercantis penetra profundamente nos continentes (com seus subcontinentes e penínsulas) e nas intérminas fieiras de ilhas. Chegados por via marítima, os Portugueses permanecerão fiéis a uma concepção de base marítima mesmo quando empreendem a dominação terrestre — é o caso da política de Albuquerque. Trata-se de agarrar as cidades-portos que comandam a circulação oceânica, alargando o senhorio ao território adjacente, por vezes muito dilatado, de modo a assegurar subsistências, matérias estratégicas (a madeira e o cairo para a construção naval), os elementos da riqueza mercantil (o ouro, o cobre). Por que é que Albuquerque toma Goa? Porque é o freio de toda a Índia, é a segurança de toda a navegação das naus de carga portuguesas, é a escápula principal das mercadorias que vão para os reinos de Narsinga e Dekkan; com a sua tomada corta-se toda a esperança de coligação dos mouros (*Cartas*, I, 92). A sua acção em Ádem e no Bab el-Mandeb? Leia-se o que escreve em Dezembro de 1512 o ex-judeu Francisco de Albuquerque: «E sendo Vossa Alteza senhor do Estreito será senhor de toda a Índia, porque o que tiver a chave da caixa, será senhor da fazenda que houver nela, e assy que toda a chave da Índia jaz no Estreito de Meca», pois os «mercadores da Índia por força ham-de buscar com que tratar» (*Cartas A. A.*, III, 47). Dando balanço à sua obra, o Terríbil nota: «deixo a Índia com as principaes cabeças tomadas em vosso poder, sem nela ficar outra pendença senão cerrar-se e mui bem a porta do Estreito» (idem, I, 380-1). Qual será posteriormente a importância da fortaleza de Colombo para os Portugueses? Todos os navios que vêm de Malaca, China, Maluco, Pegu,

Bengala, etc., para virem bem navegados, hão-de forçadamente demandar esta ponta de Ceilão, e a navegação das partes do Sul é (estamos em 1582) a principal substância do comércio português da Índia (*Livro das Cidades e Fortalezas*, p. 75). Todos os reis do Oriente, tanto mouros como gentios, ou têm amizade com os reis de Portugal, ou são súbditos e feudatários, e quase todos lhes pagam páreas «por respeito do mar de que os Portugueses se têm feito senhores, pelo muito poder que nele têm de grossas armadas de navios de remo e de alto bordo, com que lhe impedem todas suas navegações e comércio» (idem, pp. 16-7). Todavia o mar não comanda tudo, e a reanimação e intensificação da circulação terrestre serão um dos principais factores da decadência do senhorio oceânico português.

A África de Leste não tem navegação fluvial senão nos rios de Cuama (Zambeze), que se podem subir até Tete. No conjunto, o transporte faz-se às costas de homem (e assim é também na Abissínia, excepto para as grandes caravanas, como as dez que anualmente ligam Diarbekir à côrte imperial de Dembia, de 25 jornadas, ou as duas anuais entre esta corte e o Cairo, de 50 jornadas) (*Letters received*, I, 192-3). Como diz frei João dos Santos (Parte 1, liv. II, cap. 8), os cafres andam ao ganho de levar as mercadorias às costas por aluguer, como bestas de carga.

Na Ásia fulva (segunda a designação de Gourou), isto é, dos portos mediterrâneos e do Leste egípcio, incluindo principalmente a Arábia e a Pérsia, até ao rio Indo, as caravanas compõem-se sobretudo de camelos, acompanhados por cavalos (para protecção militar). A carga de camelo varia ente 150 e 200 kg — menor do que a do boi, mas maior do que a do cavalo, que só leva de 50 a 100 kg. Numa jornada o camelo carregado anda entre 30 e 48 km; montado por corredor, pode percorrer mais de 60 kg; o boi aguenta jornadas mais longas, e por isso chega a andar num dia 72 a 90 km. No Próximo Oriente, sempre que possível, combinava-se a navegação fluvial com o tráfego caravaneiro. De Alexandria vai-se ao Cairo por barco, pelo Nilo, numa semana. Do Cairo ao Toro são uns 6 dias de andadura, e do mesmo ponto de partida a Suez uns 5 dias a andar bem a cavalo. De Toro vai-se em quinze dias de navegação a Zídene. Outro trajecto leva do Cairo pelo Nilo em 8 dias de viagem a um ponto donde se atravessa o deserto, em 3 jornadas, sob a guia de árabes, até Coçair, e daqui navega-se durante 15 dias até Suaquém; deste ou daquele porto navega-se para o Bab el-Mandeb. Mas muitos navios preferem, entrando no mar Roxo, ir apenas até Djeddah, nuns 8 ou 10 dias de viagem se com vento de feição; desse porto é uma jornada de andadura a Meca, daqui 4 a Almedina, e de Almedina ao Cairo, por terra, andam-se uns 40 a 66 dias (*Suma Oriental*, pp. 331-2 e 336; F. dal Bocchier, 1518, pp. 239-40; *Livro de André Pires*, ff. 35v-36). Não vamos percorrer as outras rotas terrestres-fluviais do Levante. Quanto à Pérsia, basta aqui indicar que de Ormuz a Tabriz — uma das principais ligações do mundo oriental — se vai em 50 jornadas de andadura de camelos (*Suma Oriental*, p. 340).

O Norte da Índia (Hindustão) forma zona de transição para outra área de meios de transporte. Os reis e capitães do Guzerate e Dekkan utilizam os camelos para levar o fato na guerra (Orta, II, 74), e os magnates também para transportarem a sua bagagem. Além disso, circulam autênticas caravanas de camelos. Para transportarem as suas mercadorias entre Mandu e Surate, os ingleses alugam estas bestas de carga em 1621 (*English Factories*, I, 231); e o mesmo meio utilizam para o transporte de Agra, passando por Burhanpor, para Surate (em Março é cáfila de 350, em Dezembro, de 194 — idem, 257, e *Letters received*, II, 8). Mas o açúcar é transportado a lombo de boi e não de camelo (*English Factories*, I, 102). Entre Ahmadabad e Surate circula a caravana do anil; neste percurso servem-se de carros. De Sarkhej para o mesmo porto (onde é o embarque com destino à Pérsia) é a caravana do açúcar. Entre Agra e Surate gastam-se 35 a 40 jornadas. De Patna a Agra os carros levam uns 30 a 35 dias (*English Factories*, I, 191, 199). Estes carros, com rodas, são puxados a bois — 10 a 12 por cada —, e circulam por estradas demarcadas por linhas de árvores ou muros; a caravana compõe-se de uma centena a duas centenas de carros (em 1621 temos referência a uma de mais de 260; podem todavia circular só pequenos grupos, de 4 por exemplo; é sempre necessária escolta). Mas já no Hindustão (e sem esquecer a circulação fluvial) se vêem, numerosíssimas, cáfilas de bois utilizados, não como animais de tiro, mas como bestas de carga, «come si fa alli mulli», diz o *comito venetiano* que em 1538 vai a Diu. Já o russo Nikitin, cerca de 1470, notou que na Índia bois e búfalos servem tanto para cavalgar como para transportar a lombo as cargas. O veneziano explica: cavalgam-nos como se fôssem cavalos, furam-lhes as ventas e metem corda a servir como que de freio (o mesmo descreverá Tavernier, 2.ª Parte, liv. I, cap. 3). Quanto à atrelagem do boi, Tavernier observou que não é pelos cornos (como na Europa), mas sim com coleira de coiro da largura de quatro dedos lançada sobre a cabeça, e que a bossa do pescoço sustenta. Em 1512, ao passo de Benastari, onde está a fortaleza dos mouros do Hidalcão, é uma cáfila de bois de carga que traz os mantimentos (*Cartas A. A.*, t. I, 107); e os Portugueses souberam que em Goa, antes de tomada, entravam grandes cáfilas de bois carregados de mercadorias (*Suma Oriental*, p. 375). Pyrard de Laval observa, em Goa, que o transporte se faz às costas de homem ou a lombo de boi, não havendo carroças ou carros (p. 71). Tavernier chegará a falar de ausência de veículos de tiro no Sul da Índia; se é certo que aqui predominam as bestas de carga ou os portadores, no entanto há carros de rodas, utilizados por exemplo no transporte de cereais, pedra de construção, sal, como provam as inscrições e a literatura, havendo até um imposto sobre os veículos (Appadorai, pp. 424-7 e 456). Sassetti explica (p. 263) que no litoral atrelam os bois e búfalos a puxar os carros, ao passo que no interior, pelas florestas, os usam só como bestas de carga, em intérminas cáfilas de 8 000 ou 10 000. Na carga e descarga dos barcos e no varar em terra dos navios utilizam-se elefantes, nos portos malabares, canaris e concanis (Sassetti, pp. 262 e 273; Pawlowski, Goa, 12-XI-1596).

Mas os cursos de água, por mais pequenos que sejam, são todos aproveitados: assim a pimenta desce da serra em tones que navegam nos rios até os portos oceânicos. Os passageiros andam montados em bois ou vão em palanquins que os fachinas transportam (8 por cada, aos turnos de quatro). Numerosas estradas — «caminhos reais» — ligam as cidades mais importantes; ao longo dos caminhos há, pelo menos no Malabar, estalagens para os viandantes (Ibne Batutah). De Goa a Vijayanágar, a capital do império de Narsinga, levam-se oito jornadas. Para nascente da Índia são três os meios de transporte mais usados. Todos os rios são aproveitados, navegando por eles lancharas, paraus, calaluzes. Assim vão os Pegus e Siames aos reinos de Bremá e Jangoma; daqui prossegue-se pela terra firme até à China (*Suma Oriental*, p. 289). No Pegu o refresco para o exército em campanha é levado por caravana de fachinas com cestos à cabeça (Fedrici, em Ramúsio, II, f. 393). Na ilha de Java as mercadorias são transportadas em carretas de bois (*Suma Oriental*, p. 240).

Através do Oriente inteiro a grande circulação não interessa ùnicamente os produtos de luxo e os círculos privilegiados, afecta o nível de vida de numerosas massas humanas. O leque abrange desde o marfim, pérolas e diamantes, passando pelos cavalos de que depende o poderio militar, às moedas e instrumentos para-monetários a que estão ligadas mesmo as transacções quotidianas, até o arroz que serve de base à alimentação das populações. Percorramos alguns desses elementos mais significativos (o caso das especiarias foi estudado noutra ocasião).

As áreas em que há elefantes são: África negra oriental, Ceilão, Pegu e Sião; Malabar (não os domesticam) e Dekkan na parte confinante com Bengala, em Orissa e em Bengala. Todavia é o marfim da costa da Cafraria que domina o mercado mundial, e dela é a veniaga principal. Até meio do século XVI saíam de Sofala e Moçambique entre 120 e 150 bahares por ano (isto é, entre 432 quintais e 4 arráteis = 25 336,8 kg e 539 quintais e 8 arráteis = 31 671 kg); mas à aproximação do meio do século a exportação contraíu-se fortìssimamente, em 1551 foram para a Índia tão-só 20 e tantos bahares (mais de 4 223 kg); a razão dessa queda parece que estava na política seguida pelos capitães dessas praças, que queriam chamar a si tão lucrativo trato mas não dispunham dos meios necessários (Carta IV de Simão Botelho, 1552). Em todo o caso a saca de marfim africano recuperou sensacionalmente a curto prazo. Garcia de Orta, escrevendo em relação ao período até 1563, estima-a em 6 000 quintais — 308 400 kg (I, 305); a diferença, aparentemente excessiva em relação aos números anteriores, pode explicar-se por englobar todos os tratos dessa proveniência, legais ou clandestinos. Pela avaliação de Couto (*Soldado Prático*, p. 238) seriam mais de 200 bahares que todos os anos viriam da Cafraria; ou seja, mais de 718 quintais e arrobas ( = 42 228 kg). Entre 1630 e 1636, frei Paulo da Trindade apresenta como estimativa saca superior a 3 000 arrobas (750 quintais = 44 064 kg). O número adiantado por Orta afigura-se, assim, francamente excessivo, embora o tráfico devesse escapar no essencial à fiscalização das autoridades. O capitão de Sofala e Moçambique consegue frequentemente licença para expor-

tar por conta própria (ou vender quer global quer fragmentàriamente a licença); por exemplo, Pantaleão de Sá, em 1559, obtém-na para 100 bahares, que poderá vender na Índia a quem quiser (Theal, V, p. 249). Este marfim canaliza-se sobretudo para o Guzerate, onde é uma boa parte trabalhado para dar manilhas (todas as mulheres usam nos braços vinte pelo menos, que quebram quando morre algum parente), mas também vai algum deste marfim para a China. Em Ceilão e no Pegu dele fabricam cofres, pentes, etc. (Orta, I, 305). Em Cambodja há igualmente (segundo a *Suma Oriental*, p. 390) muitos dentes de elefante. De Portugal chegaram as «naus do reino» a levar marfim (da costa de Guiné) para a Índia, embora geralmente em quantidades diminutas; em 1516 a nau *Nazareth* levou nada menos de 51 quintais, 3 arrobas e 22 arráteis, entregues pela Casa da Mina (*Cartas Quitação*, n.º 223).

As pescarias de pérolas têm a geografia seguinte: *a)* no mar Roxo, junto às ilhas de Dalaca (Dahlak) e adjacentes, fronteiras ao porto de Messauah; esta pescaria, dita por vezes «das ilhas Camarão» (por aquelas ficarem a oeste destas), são citadas por Albuquerque, por Tomé Pires (carta de 1516), por Corsali, Castanheda e Orta; *b)* no golfo Pérsico, junto à cidade de Julfar (na margem ocidental, antes da península de Katar) e principalmente às ilhas de Baharém, e ainda ao porto de Catifa; *c)* no golfo de Manar, entre a costa sul-indiana do cabo Comorim e a parte noroese da ilha de Ceilão; *d)* junto ao arquipélago de Suluk, entre a ponta nordeste de Bornéu e a ponta oeste de Mindanao (Conde de Ficalho); *e)* no Extemo Oriente é em volta da ilha de Hai-nan e adjacentes que se pesca o aljôfar, conhecido muitas vezes como «da China», por ser do mar deste nome.

Há unanimidade quanto à primazia das pérolas do estreito de Ormuz sobre todas as das restantes proveniências: a *Suma Oriental* (p. 338) diz que aqui se pesca o melhor aljôfar, mais alvo e redondo que o de outras partes, e pela mesma altura Corsali proclama a sua excelência, além de indicar ser a pescaria de maior safra; para Orta, é o melhor e o mais grosso; passadas décadas, Van Linschotten classifica-as de as mais finas de todo o Levante, aquelas que merecem pròpriamente a designação de «pérolas orientais» (cap. 5), e em 1610 Pedro Teixeira gaba que excedem todas as outras em bondade e peso (para igual volume) (pp. 28-9), louvores que o perito Tavernier confirma. Já em 851 o *'Ahbar As-Sin Wa'l Hind* do mercador mouro Solimão regista esta pescaria; o relato chinês da viagem do enviado de Mangu Khan ao irmão Hulagu, a Baghdad, em 1259, descreve-a. A pescaria mais importante dura os meses de Julho e Agosto, começando às vezes em Junho; há outra, menor, em Setembro; juntam-se para ela umas 200 terradas (e às vezes mais, até 600 — *Relação das Plantas*, 1621-1633, p. 19), metade das quais das ilhas de Baharém, as outras de Julfar e Nihlelu; a pesca realiza-se de ordinário ao longo da península de Katar, entre Julfar e Baharém; também por vezes se pesca à entrada do estreito, junto a Mascate e ao Ras el-Had: de pouco caudal, não deixa de, com sorte, enriquecer os que a empreendem aqui. Guiados por determinados sinais, param a barca e lançam um mergulhador que vai atado por uma corda por debaixo dos

braços e com uma tala no nariz, para não lhe entrar água, além de levar uma pedra amarrada aos pés a fim de descer com maior facilidade; o mergulhador desce ao fundo em 10 ou 12, até 15 braças, e vai enchendo um saco de coiro com ostras, sem preocupação de as limpar da areia e vasa; quando está cheio o saco, puxa pela corda para o alarem. Como seria de esperar, dão-se por vezes acidentes mortais. O saco é logo despejado e as ostras abertas ao sol, em lençois, tirando-se depois fàcilmente o aljôfar (pérola miúda) e as pérolas. No começo do século XVII avalia-se que a pescaria atinge cada ano o valor de meio milhão de ducados sabidos, mais uns 100 000 sonegados por temor da tirania do vizir; o tributo rende ao rei da Pérsia umas 80 000 patacas. Os capitães de Ormuz pretenderam algumas vezes controlar a pescaria, mas não conseguiram mais do que ter aqui algum tempo um feitor (Bretschneider, I, p. 145; António Tenreiro, *Itinerário*, cap. LVII; Pedro Teixeira, *Reys de Hormuz*, pp. 28-9).

A pescaria do «mar do ganho» (Salabham, o golfo de Manar), que remonta ao período hindu, interessou muito mais directamente o Estado português da Índia, não tendo nunca interessado o império de Vijayanágar. Até cerca de 1200 a pescaria foi feita por paravás sob senhorio pandya: por aquela data os mouros começaram a frequentar o principal centro desse trato, a rica cidade de Kayal; graças ao trato dos cavalos, que para aqui importam, obtêm a protecção pandya, estabelecem-se e propagam o Islame pacìficamente, casando com mulheres paravás; o domínio do mar dá-lhes a possibilidade, após a queda dos Pandyas, de senhorear os rajahs locais, ficando os pescadores paravás sujeitos aos mercadores mouros. Daqui resultaram várias sublevações, goradas até o século XVI. A chegada dos Portugueses permitiu aos Paravás libertarem-se do domínio mouro — passando para o cristão, desde 1523-1525, com a expedição de Manuel de Frias a Kaial e a instalação de feitoria em Calecare; tentaram sacudir o cristianismo, mas acabaram por ser convertidos pelos Jesuitas a partir de 1543, até cerca de 1600. Mas os Nayaks de Maduari procuraram recuperar a costa a partir de 1529: os Portugueses retiram-se para Manar e Jafanapatam, e por bloqueio naval obrigam aqueles, a meio do século XVI, a readmiti-los e a não interferirem com os Paravás; todavia, para ficarem em bons termos, passam a dar ao rajah certos presentes e um dia de pesca por ano. Em 1560 os Portugueses tomam Jafanapatam e edificam fortaleza na ilha de Manar; assim eliminavam as ameaças do interior (ainda em 1547 os Badegas, súbditos de Vijayanágar, tomaram a costa, pedindo Nyque Travadim auxílio aos Portugueses). Mas entre os missionários e o Estado português iam rebentar sucessivos conflitos, pois aqueles pretendiam evitar a interferência do poder estadual (o forte de Tuticorim destinar-se-á a reduzi-los à obediência); as rendas públicas foram fortemente afectadas: em finais do século as rendas de Manar não excediam 9 000 pardaus, subindo as despesas a 18 000 ou 20 000 (*Arch. Port. Or.*, III, 1.ª parte, p. 61); por causa de tais conflitos não houve pescaria em 1604-1612. Em 1658 os Holandeses arrebatam aos Portugueses o senhorio das pescarias (seguimos Arunachalam, cap. 6).

Pesca-se durante uns 50 dias, a começar em Março ou Abril e até meio de Maio. Cada ano vão primeiro bons nadadores escolher o local onde lhes parece haver maior quantidade; na costa mais próxima ergue-se uma aldeia de palhotas só para o tempo da pescaria. Aqui se reúnem 400 a 500 embarcações: umas, pequenas, cuja tripulação se compõe de dois remadores, dois homens para segurarem as cordas e o mergulhador; outras, maiores, divididas em compartimentos, cada um para seu mergulhador (karoá) e seus dois mandecas, sendo a tripulação ao todo de 60 a 90 homens. Protegem-nas duas galeotas portuguesas. A técnica de mergulho e apanha é a mesma que no estreito de Ormuz. Também aqui se deploram mortes todos os anos. Procura-se que a pesca não exceda certo limite de safra, para manter a reputação do aljôfar. No fim da época é que se abrem as ostras e distribuem por grupos consoante a qualidade e peso. Em Tuticorim realiza-se uma grande feira de meados de Junho a Setembro, Outubro. Reúnem-se entre 50 000 e 60 000 pessoas. Separadas as pérolas, os chatins ou os mercadores portugueses vão pôr-lhes os preços e fazer as transacções. Uma primeira escolha vai para os Portugueses; outra, para Bengala; outra, para o Canará; e outra para Cambaia. Até o século XVI parece que os pescadores pagavam $^1/_{10}$ ao rajah. No período português, $^1/_4$ é para o rei, $^1/_4$ para o capitão e soldados, $^1/_4$ para a Companhia de Jesus, ficando também $^1/_4$ ao pescador.

Além dos conflitos entre o Estado e a Companhia, deram-se crises devido a duas ordens de razões. Por um lado, os empresários enriquecidos desviavam-se para o tráfico marítimo, por o haverem de maior proveito; por outro lado, os pobres, devido ao agravamento dos encargos, voltavam-se para a apanha de chanco (S. Lourenço, II, 380, referindo-se a 1547): búzio sagrado, utilizado como instrumento de sopro e como lâmpada ou taça de libação, dele também se fabricam braceletes e manilhas (Orta, II, 124) (Fontes: Fedrici, em Ramúsio, III, f. 390; Sassetti, pp. 349-50; Pedro Teixeira, *Reys de Hormuz*, pp. 29-31; cf. Appadorai, pp. 464-6).

As pérolas de Manar não são tão grossas nem de tanto preço como as de Baharém, mas superam as de Hai-nan, que dão todavia um lucro de 10 por 1 no comércio da China, enriquecem os portugueses que às vezes se lembram de as trazer para a Índia e em que se obtém 5 por 1 em levá-las por via de Pegu ou Malaca a Bengala. O aljôfar de Bornéu é grosso mas não de boa qualidade. Para Portugal importaram-se pérolas de Manar e também de Baharém, mas as suas principais escápulas permanecem as asiáticas.

A extracção dos diamantes realiza-se igualmente em áreas bem delimitadas: a principal tem como eixo o rio Krishna e cavalga a parte setentrional do império de Vijayanágar e a meridional do Dekkan, estendendo-se pelo reino de Orissa para Nordeste — são estes os melhores; a outra zona é o Sudoeste da ilha de Bornéu, na região de Tanjompura e Lave; em outra parte não se acham. Os primeiros são chamados frequentemente «de Golconda», porque daqui são muitos dos mercadores que neles tratam. Encontram-se em duas sortes de terrenos: nos arenosos basta procurar na areia, sem necessidade de lavagem; nos argilosos é preciso cavar e reti-

rar pedaços de terra que são levados por mulheres para um tanque, onde os sujeitam a lavagem; retira-se a lama através de aberturas nas paredes, e a areia residual é joeirada em peneiras, e os bocados duros são depois batidos com maços de pau. Cada mercador demarca uma área de extracção, onde trabalham uns 50 a 100 homens; além disso, quando se aplica a lavagem, andam dois acartadores por cada extractor. O trabalhador especializado ganha 3 pagodes por ano, com direito a prémio em caso de descoberta proveitosa. Em Orissa é no planalto de Chota-Nagpur que se faz a extracção, no leito fluvial arenoso, quando as águas baixam e a colheita já está terminada (é faina complementar da agrícola), até à vinda das chuvas. A produção anual da zona indiana é avaliada no máximo em 20 lakhs (= 2 milhões) de rupias. Vijayanágar e Goa são os dois principais mercados dos diamantes «de Golconda», exportados seguidamente para o Guzerate, Martabam e o Pegu; também saiem por São Tomé de Meliapor — por Paleacate. A maior parte é levada pelos Turcos. Os de Bornéu afluem todos a Malaca (apesar de os Castelhanos das Filipinas terem pretendido chamar a si o trato[1]). Na segunda metade de Quinhentos e no século XVII os diamantes tornam-se artigo de relevo nas importações para a Europa pela rota do Cabo.

Os rubis encontram-se na ilha de Ceilão — poucos, mas excelentes, diz Orta — e em Bramá (Birmânia), na serra de Capelangam, donde passam a Avá (a principal cidade do Arrakan), irradiando daqui para o Pegu e o Sião; do Pegu vêm a Bengala e Narsinga (neste caso através do porto de Paleacate), por um lado, e vão para Malaca e Pacém, por outro (*Suma Oriental*, pp. 381 e 387; Orta, II, 217-220). Quando o Gama ancorou em Calicute foi saudado por um mouro em castelhano: «Buena ventura, buena ventura; muitos rubis, muitas esmeraldas»,

Observa Barros que os cavalos da Pérsia e Arábia são o principal poder e força com que o rei de Narsinga (Vijayanágar) e os capitães do reino do Dekkan se fazem poderosos uns contra os outros. Por isso já Albuquerque baseara parte da sua política no facto de que o contrôle desse trato leva a ter nas mãos os reinos do Decão e Narsinga (*Cartas*, I, 439 e 199). As estepes euro-asiáticas orlam setentrionalmente o mundo oriental de que agora nos ocupamos: são o domínio por excelência dos nómadas cavaleiros. Para o sul o cavalo ainda conserva extraordinária importância na «Ásia fulva», como montada e mesmo besta de carga; é área de criação de exemplares de raça. No subcontinente indiano não há criação de gado cavalar, e o animal não serve nem para o tiro ou carga nem para montada de viajante: é meio bélico a que se atribui particular excelência, raro, constituindo por isso a cavalaria força social dominante e cartada decisiva na balança de forças político-guerreiras. Como tal, só os cavalos e a pedraria se vendem na Índia por pardaus de ouro (B. N. Madrid, 3015, ff. 99-100). Além de não haver criação na Índia, aqui não sabem alimentá-los e não sabem adestrá-los (parece que os mercadores evitam a ida para lá de ades-

[1] Fontes: *Suma oriental*, p. 450; Orta, II, 195-213; A. de Morga, p. 220 da ed. Retana; Tavernier; cf.: Moreland, *India at the death of Akbar*, pp. 151-3; Appadorai, pp. 460 ss.

tradores), de modo que enfraquecem rapidamente e têm vida curta — o que assegura a procura constante... (Appadorai, 552 ss.) É este o comércio de maior proveito para os mercadores e para os reis dos portos (pelos direitos cobrados).

Os cavalos árabes valem mais do que os persas; os melhores criam-se na região de Laçá (Lahsa), a duas jornadas de Baharém (Castanheda, liv. V, cap. 59), e por isso é intensa a exportação por estas ilhas e por Catifa; os outros grandes portos de saída agrupam-se na ponta leste da Arábia, à entrada do golfo de Oman: são Calaiate (Corsali, em Ramúsio, I, f. 187), Curiate (Thevet, *Cosmographie*, liv. X, cap. 4) e evidentemente Mascate. Mais para poente, é por Ádem que se faz a saca dos cavalos da Arábia sul-ocidental (*Suma Oriental*, p. 335) e mesmo de regiões mais setentrionais. Ormuz é que é o mercado dos cavalos da Pérsia, Khorassane, Turquestão e Neghostão, e também de muitos dos árabes. Se o cavalo morrer ou ficar diminuído durante a viagem por mar o rei comprador pagá-lo-á à mesma. O mercador que leva cavalos para vender tem o privilégio de poder tratar as suas outras mercadorias antes dos outros mercadores, e goza, quanto a elas, de isenções aduaneiras.

O número de cavalos importados pela Índia parece ter atingido uns 10 000 por ano nos séculos XIII-XIV; em começos do XVI só de Ormuz vinham 1 000 a 2 000 e mais (Duarte Barbosa, p. 271); ao abrir o século XVII computam-se em 1 500 os que trazem as naus de Ormuz e Mascate (B. N. Madrid, cit.). Tendo-se apercebido da extraordinária importância estratégica e económica deste trato, os Portugueses procuraram desde Albuquerque controlá-lo. A política do Terríbil visava a fazer vir ao porto de Goa todas as naus de Ormuz com cavalos da Pérsia e Arábia, andando para isso a armada portuguesa espalhada sobre a costa; o governador mandou construir estrebarias muito grande, e pôs 300 homens da terra a acartar erva; além disso, reservou para os mercadores de cavalos as melhores casas e deu-lhes o privilégio de carga imediata das especiarias. Assim favorecia o porto de Goa e atraía as cáfilas de Narsinga e Decão a virem à cidade a buscar os cavalos; obrigava esses dois reinos a aceitar a paz imposta pelos Portugueses, visto que entre os dois, vencerá aquele que houver os cavalos; e desfazia o porto de Baticalá, principal entrada dos cavalos na Índia (*Cartas A. A.*, I, 199). Além de serem forros de direitos aduaneiros todos os atavios e jaezes, o navio que trouxer 10 cavalos não paga direitos das outras fazendas.

Desde o embarque até Goa cada cavalo faz de despesa mais de 40 000 réis, sendo 19 500 réis, ou melhor, 40 pardaus de ouro, de direitos devidos ao Estado português por saca para o interior (B. N. Madrid, cit.). No trato ganha-se 300 e até 500% (*Cartas A. A.*, I, 410). Chegaram mercadores portugueses a comprar cavalos árabes em Aser a 100 ducados, e mais, e a vendê-los na Índia a 1 000 (*Viaggio di un comito*, 1538, f. 275v de Ramúsio, t. I). O rei de Narsinga Crisnarao, ao ir socorrer Rachol ameaçada pelo Hidalcão, comprou aos portugueses 700 a 235 pardaus de ouro cada um (*Crón. Reis de Bisnaga*, p. 53). Entre 1512 e 1516 os cavalos vulgares vendem-se em Goa a 400 ou 500 pardaus de ouro, os bons a 700 ou 800, e os melhores atingem 900 e 1 000 (*Suma Oriental*, pp. 338 e 376; Corsali, em

Ramúsio, t, I, f. 178v). Em 1565 um cavalo custa na Pérsia uns 20 cruzados e na Índia entre 500 e 1 000 (Mestre Afonso, p. 188).

A política de Albuquerque, de tornar Goa escápula única, não deu resultado, embora anemizasse Baticalá; é que Cochim também estava interessada no trato: os casados desta cidade malabar iam em fustas ao cabo Comorim levar cavalos (S. Lourenço, II, 347, 380, 391, relativo a 1546-1547); por Chaul também entravam (por exemplo 55 em 1526, T. T., C. C., II-131-188); Dabhul, tão activo no tempo de Nikitin (1470; p. 29), e Cananor não perderam toda a participação no tráfico. Mas em 1590 voltou-se a tentar conferir a Goa esse monopólio, obrigando os mercadores a prestar fiança à partida de Ormuz; como a renda dos cavalos abateu muito, veio ordem régia de revogação em 1594 (AHU, n.º 281, ff. 72v e 306).

Os Portugueses frequentavam os mercados abastecedores: por exemplo, em Aser na Arábia (a poente das ilhas de Cúria Múria) estava estabelecido um feitor e de contínuo por aqui estanceavam uns quarenta mercadores portugueses ocupados nesse tráfico, vendendo especiarias. Mas também iam à Índia muitos mercadores khorassanes e arábios (Orta, I, 143); a Xaer, na Arábia, eram os Malabares e Guzerates que iam buscar os cavalos (Castanheda, liv. VI, cap. 23).

Em quase todas as sociedades que bordavam o Índico e no Extremo Oriente havia a escravidão e se praticava a escravatura. Uma e outra encontravam-se mais desenvolvidas nas zonas mercantilizadas, não desempenhando no conjunto papel basilar no processo produtivo, quer agrícola, quer mesmo mineiro ou industrial em geral; facilitavam o conforto dos lares desafogados, serviam no transporte, remavam em toda a sorte de embarcações. Os Portugueses aproveitar-se-ão da instituição e não desprezarão o trato.

Na ilha de Madagascar os povoados indígenas, que viviam de gados e lavouras, tinham muitos escravos; e aos portos insulares vinham naus mouras de Melinde e Mombaça tratar em escravos e mantimentos (*Cartas Albuquerque*, t. I, p. 3). Ora em 1553, por exemplo, pede-se ao rei de Portugal que conceda à Câmara de Goa licença para mandar uma nau à ilha de São Lourenço buscar 80 cafres homens, a vender por 10 pardaus cada um, no máximo, divididos pelos moradores, com obrigação de os mandarem remar nas galeotas da cidade (*Missões Insulíndia*, II, p. 116).

Nas cidades mouras do litoral africano ou ilhas adjacentes, por exemplo em Mombaça, os brancos tinham escravos negros — embora mais de obediência do que de sujeição pròpriamente dita (*Viagem D. Francisco de Almeida*, em *Ms. V. Fernandes*, pp. 17-20). A mineração do ouro não é feita, todavia, por escravos, embora cada negro que acede a consagrar-se-lhe possa fazer-se auxiliar por escravos. A costa exporta-os, sobretudo com destino à Índia setentrional. Assim, em 1521, estão na enseada de Cambaia dois zambucos de mouros de Brava carregados de escravos pretos e sândalo (Castanheda, liv. V, cap. 68). A armada de Lisboa para Goa, em 1567, embarca em Moçambique 300 escravos cafres destinados aos serviços domésticos na Índia (Sidney Welch, *King Sebastian*, p. 56). Van Linschotten, assinalando que

vão numerosos de Moçambique para a Índia, esclarece que são aqui muito procurados para os trabalhos penosos e sórdidos; excedem todos os outros escravos em robustez (cap. 4, p. 11). O polaco Pawlowski, em 1596, regista que, vendendo na África oriental os pais aos filhos e filhas por um queijo, um boné vermelho, anéis, vidraria, são levados nus nas armadas e galeotas, sendo o seu preço na Índia de 16 florins os de sexo masculino, e 7 os do feminino (ed. Stasiak, Goa, 20 Nov.). No século XVII a corrente continua: sabe-se bem em Lisboa, em 1608, que de Moçambique vão muitos cafres cativos para Goa — a Índia enche-se de tanta cópia (*Monções* I, n.º 65); e até se aceita que a Fazenda real os mande ir por conta própria, para a chusma das galés, embora sem proibir o trato aos particulares. Mas os estabelecimentos portugueses em África também recorrem regularmente a esta mão-de-obra. Pero da Fonseca, capitão de Sofala e Moçambique, fala dos «meus escravos», e o seu sucessor envia-os para o Reino (*Cartas dos Viso-Reis*, n.º 144), alguns tomados a mouros sem os pagar. O escrivão da feitoria de Sofala tem, por provisão do viso-rei de 16-XII-1561 (Theal, *Records*, v, pp. 249-50), 80 000 réis de ordenado e mantimento, 50 bretangis em desconto do ordenado pelo preço do custo a el-rei, e um escravo em vez dos homens do regimento. De Sena para Mongaz, em 1572, Francisco Barreto leva mais de 2 000 escravos com fato (Monclaro, em Theal, III, p. 188). Por 1635, em Sofala os 3 casados e 2 por casar têm alguns escravos cativos; por essas terras só se fazem cristãos, aliás, os que são cativos dos portugueses (Barreto Rèsende, f. 76); já no reino de Manica a cristandade é mui larga, «assim dos cafres nossos cativos», como dos mais (idem, f. 82v); em Sena, em 1561, os portugueses são 10 ou 15 de assento e têm uns 500 escravos, conforme informa o P.e Luís Fróis (Theal, II, pp. 106-7); e por alturas de 1635 os 30 casados brancos têm cada qual, uns a 40, outros a 50 e a 100 cafres cativos, que empregam como espingardas (B. Rèsende, f. 81v); em Tete os 20 casados têm muitos cafres cativos, todos mui boa gente de armas (idem, ff. 82v-83).

Na realidade, todo o trato e mercancia que fazem os portugueses pelas terras de Mokaranga é por mão de cafres, ou cativos ou conhecidos (idem, f. 85). Mais tarde Tavernier descreverá os portugueses que se tornaram como que senhores dos rios de Cuama, cada qual com uns 5 000 escravos (2.ª parte, liv. II, cap. 25) — deve referir-se aos «fumos» ou prazos. Eis como frei João dos Santos descreve as actividades do capitão de Moçambique (liv. II, cap. 19): cada ano manda uma naveta ao rio de Lourenço Marques, donde lhe traz âmbar, marfim, escravos, mel, manteiga, cornos e unhas de bada, dentes e unhas de cavalo-marinho; uma outra naveta ou pangaio traz-lhe as mesmas mercadorias do cabo das Correntes e rio de Inhambane; cada semestre vai um pangaio, e frequentemente dois, a Sofala, sendo o retorno constituído pelos mesmos artigos, mais boa cópia de ouro e arroz — e vindo de escravos muitos; também dos rios de Cuama os três ou quatro pangaios da viagem anual retornam muitos escravos — e o mesmo o pangaio que vai às ilhas de Angoxa; à ilha de São Lourenço manda um navio ou naveta grande; aí carrega vacas, cabras, âmbar, panos de ervas (que servem de esteiras aos portugueses, e de vestido aos

A emergência do económico

6.7. **O mercado de Goa**

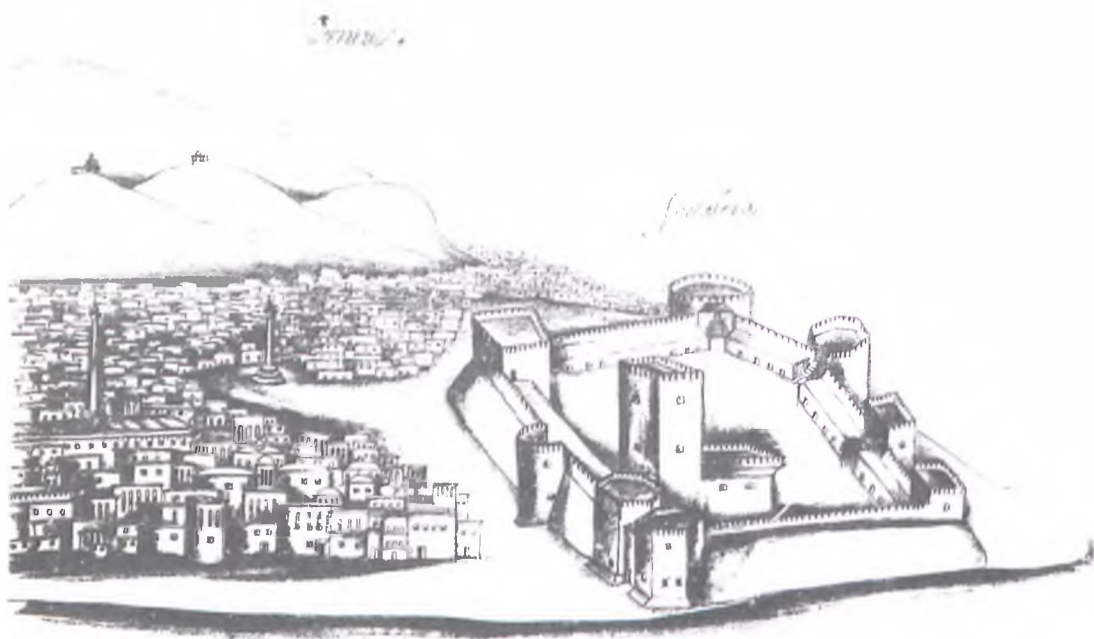
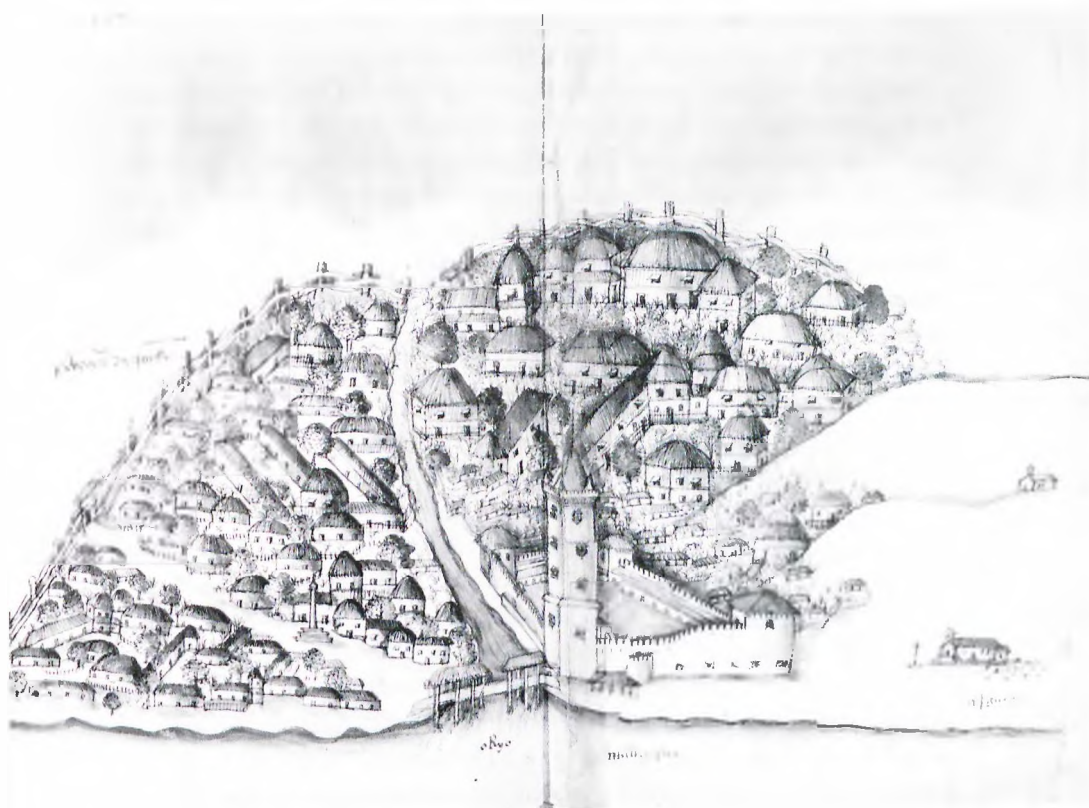
J. H. Van Linschotten, *Itinerarium*. Haya, 1599

cafres) — e escravos; grande cópia destes aflui das ilhas de Quirimba até o cabo Delgado (donde vem milho e arroz, marfim, gado, tartarugas).

Se deixarmos a Cafraria e passarmos à Abissínia, encontramos outro grande mercado de fornecimento de escravos, principalmente no reino de Damute, a poente do Preste, sobre o seu reino de Xoá e a sudoeste do lago Taná; são os cristãos abexins que aqui vêm fazer cativos entre os gentios, e depois os vendem aos Mouros; convertem-se aliás com extrema facilidade ao Islame. São estes escravos muito estimados dos Mouros, valendo muito mais do que os outros, por serem considerados agudos de engenho e fiéis; do sertão vão, saindo pelo porto de Maçuá (Messauah), encher a Arábia, a Pérsia, a Índia, o Egipto e até a Grécia turca (Duarte Barbosa, p. 256; Francisco Álvares, parte I, cap. CXXXIV).

Na Índia, se o processo produtivo é informado principalmente pelo sistema de castas, no sector agrícola tem certa importância uma espécie de servos da gleba, os Tuias, que tratam dos palmares e servem a acartar às costas tudo quanto necessário (vimos já quão desenvolvido este modo de transporte); são atribuídos pelo rei às terras dos naires (Duarte Barbosa, p. 333). Mas há autêntica escravidão: o escravo, além de o seu trabalho ser impuro (qualidade que compartilha com o de várias castas), não é livre, é objecto de compra e venda, não tem a faculdade de dar, não paga multas (é punido corporalmente), e alinha com o gado, jóias, terra, vestuário nos inventários de bens. Como origens, temos: *a)* o nascimento; *b)* a insolvência de dívida — o devedor é entregue ao credor; *c)* o cativeiro; *d)* a venda de si próprio e da família; *e)* a venda de mulheres de comportamento censurado, pelos religiosos vigilantes dos costumes; *f)* a vagabundagem dos que não tem família nem senhor — o governador vende estes vagabundos; *g)* a importação; *h)* a entrega de si própria a um templo, da viúva que não quer queimar-se, ou até de solteiras. Os templos possuem numerosos escravos (devaradiyar), marcados com o sinal do tridente indicativo do serviço divino (Appadorai, pp. 313-22; Mahalingam, *Vijayanar Empire*, pp. 20-1). Não há mercador, por modesto que seja, que não tenha 10 a 16: põe-os em casa a trabalhar para ele, ou andam a transportá-lo, a segurar-lhe no sombreiro, etc. (Pawlowski). Os escravos é que constituem as chusmas que remam nas galés e outros barcos de remo. O russo Nikitin, que esteve na capital do reino mouro de Beder por alturas de 1470, assistiu, além do comércio de cavalos, sedas, etc., ao de negros (p. 12, ed. Major). Mostrámos atrás que da Cafraria vêm muitos para o Norte da Índia: Fedrici (Ramúsio, III, f. 387) assinala a sua chegada a Chaul vindos de Melinde e outros portos africanos (com marfim, ouro, âmbar), a troco de panos e contas de vidro que para lá são expedidos; e entre 1621-1623 a *Relação das Plantas* (p. 30) revela a continuação do tráfico. A fome levava os pais a venderem os filhos, na própria Índia: assim, quando grassava em Coromandel, os Malabares iam lá com naus carregadas de arroz e cocos e carregavam escravos comprados aos pais por 4 ou 5 fanões (Duarte Barbosa, p. 354). Pelos mesmos 5 fanões voltar-se-ão a vender, em todo o Sul da Índia, quando da tremenda fome de 1630, com destino ao Norte e à Insulíndia (Mahalingam, p. 21).

Também na Índia os Portugueses se serviram da instituição preexistente. O condestável da fortaleza de Cananor tem, em 1510, dois escravos que o ajudam a fabricar pólvora (*Cartas Albuquerque*, II, 74-5). Em 1515 na galé *Santo Espírito* estão 151, e na *São Vicente* 44 (idem, II, 154). Em Chaul, em 1546, há 350 portugueses e «os escravos são muitos e valentes» (S. Lourenço, III, f. 225). Em Diu, os 60 casais portugueses têm outros tantos escravos, em 1621-1633 (*Relação das Plantas*, p. 20). Em Goa, conforme descreve Pawlowski, as pessoas andam em liteiras com colchões e tapetes, levadas por quatro escravos negros: um quinto vai à frente com o guarda-sol, e atrás seguem dois rapazinhos; não há pescador, por mais pobre que seja, que não ande acompanhado de um sombreiro. Pyrard explicar-nos-á, com certo exagero, que «Le plus grand revenu et richesse de ceux [portugueses] de Goa, est du travail de leurs esclaves, qui leur apportent tous les soirs, ou au bout de la semaine, ce qu'ils doivent bailler: sans ceux qu'ils retiennent au logis pour servir»; os escravos vão vender ao mercado o que fizeram: conservas, etc.; outros, andam a servir de moços de fretes; as raparigas andam a vender o amor — delas ou das patroas (*Voyages*, II, 99-100). Na Índia portuguesa tomavam-se por ano 5 000 ou 6 000 escravos, de que o rei não recebia utilidade; por isso se propunha que se tirassem uns tantos para as galés e os restantes, devidamente avaliados, fossem vendidos (*Cartas dos Viso-Reis*, n.° 185, idem 6.°). Aliás os navios de remo constituíam uma procura constante; estava legislado que os ouvidores condenassem às galés, por um ano ou mais (conforme as culpas), os vadios, moços revoltosos e outros culpados; mas as autoridades judiciais de Chaul, Bassaim, Damão e Diu desleixavam-se por vezes, de modo que uma provisão de 30-X-1601 veio lembrar-lhes a obrigação — sob penas várias (*Provisões*, I, 58). O governador Nuno da Cunha, achando as cadeias cheias de gentios e naturais da terra presos por dívidas, resolveu entregá-los em poder dos credores; mas por carta de 6-III-1532 o rei restringiu o efeito a quatro anos, podendo o devedor preferir ficar na cadeia (*Cartas dos Reis à Cidade de Goa*, I, f. 4). Chaul é que parece que abastecia Goa; em 1547 fugiram naquela cidade 29 negros e uma negra, por culpa do feitor, que nem os guardava bem nem os enviara para aquele destino (S. Lourenço, II, 152); mas também vinham das Maldivas (em 1548 Jerónimo Butaca mandou de lá um escravo rume para Cochim; idem, III, f. 34).

Em Malaca, antes de tomada pelos Portugueses, havia uns 3 000 *ambarages*, escravos del-rei, que deste recebiam ração de mantimento, ou se mantinham a si próprios e à família, ganhando. Albuquerque conservou a instituição em favor da coroa portuguesa (*Década II*, livro VI, cap. 6). A este empório vinham muitos navios carregados de negros e gente cativa de Java, Bornéu, Sião, Pegu, Bengala, China, Sunda, Macassar, Timor, Solor, etc. (*Missões Insulíndia*, II, 365); havia inclusivé, entre os portugueses, escravos papuas, «gente viva de engenho», no dizer do P.^e^ Baltazar Dias (idem, 254). De Malaca para o Sião a principal mercadoria eram os escravos e escravas (*Suma Oriental*, p. 387). Quando Albuquerque foi tomar Malaca, levou nas naus 200 homens «a maior parte deles negros da Ribeira de Lisboa» (*Car-*

Os Portugueses e o Oriente
13.1 **Ormuz a meio do século XVI**
Gaspar Correia, *Lendas da India*

13.2. **Malaca a meio do século XVI**
Gaspar Correia, *Lendas da India.*

*tas*, I, 123); nos três navios que mandou de lá às ilhas do cravo e a Banda, em Novembro de 1511, iam, além de 120 homens brancos, 20 escravos cativos para a bomba (idem, 68). Uma comparação do P.^e^ Jerónimo Fernandes, em 1561, dá-nos o ambiente: as casas dos portugueses de Malaca «parecem mosteiros de freiras pela muita escravagem que há» (*Missões Insulíndia*, II, 363). Por Patane, porto do golfo de Sião, exportavam-se «muitos escravos e vacas» (B. N. Madrid, 3015, f 101).

Nas ilhas Molucas também os Portugueses tinham escravos, inclusivé os eclesiásticos (*Missões Insulíndia*, II, 14 e 316). Entre os nativos das Filipinas existia a escravidão; o rei de Espanha ordenou, consumada a conquista, que continuasse como dantes; mas um breve papal de 1591 aboliu a escravidão dos nativos (cujo trabalho deveria ser remunerado por salário), de modo que os espanhóis passaram a ter escravos cafres e negros, levados pelos portugueses por via da Índia (A. de Morga, ed. Hakluyt, pp. 322 e 328-9).

O problema da escravidão fôra objecto de várias medidas legislativas. No tempo de D. Henrique de Meneses (1522-1524) viera uma provisão régia que concedia a alforria aos escravos que se tornassem cristãos; mas Martim Afonso de Sousa ordenará o contrário (S. Lourenço, II, 279). Em 1557 o rei resolveu que, tornando-se cristãos os escravos de mouros ou gentios, os senhores deles fôssem obrigados a vendê-los a cristãos; não obtêm a alforria (como se outorgara na provisão régia de 1522-1524), continuam servos, porquanto da concessão da liberdade resultariam inconvenientes para os antigos donos (*Livro Vermelho de Goa*, ff. 29v-30); a lei só parece ter sido publicada na Índia portuguesa dois anos depois, em 1559: por ela o mercador ou qualquer outro estrangeiro judeu, mouro ou gentio que vá a qualquer lugar de senhorio do rei de Portugal nas partes da Índia e cujo escravo ou escravos se converterem, é obrigado, antes de partir, a vendê-los a cristãos, sem que por isso seja obtida a alforria, pois pelo direito divino e canónico aquele que se converte à fé católica não consegue por tal liberdade temporal (idem, ff. 46-47).

Do Oriente seguiram com certa regularidade escravos para o Reino. Assim, em 1510 Albuquerque manda de Cochim 24 para a rainha (*Cartas*, II, 85). Simão de Miranda, capitão de Sofala e Moçambique, também manda cafres para Portugal, alguns tomados a mouros sem pagar (*Cartas dos Viso-Reis*, n.º 144). Em 1520, achando-se em Lisboa que os escravos que vêm nas naus da Índia não são de proveito para o serviço delas e gastam muito mantimento e água, proibiu-se que viessem nas naus del-rei, excepto se necessário para os aparelhos de bordo, e neste caso só até vinte; mas não se tolhe que venham nas «naus dos mercadores que hão-de trazer nossas especiarias» (*Arch. Port. Oriental*, V, 52-53). Todavia continuou-se na mesma: ainda em 1634 nas naus *N.ª S.ª da Saúde* e *Santíssimo Sacramento*, alguns dos quais pereceram à sede por as naus chegarem à ilha Terceira mui faltas de água (AHU, Índia, carta da princesa Margarida, Lisboa, 26-III-1636).

Os Holandeses entraram igualmente no circuito de tal tráfico no Oriente. Assim, em 1622, os ingleses de Paleacate informam que aqueles compram na costa leste

da Índia todos os escravos que podem, tendo recebido de Djakarta ordem para adquirir 30 000, destinados a abastecer as ilhas de Banda e outras da Insulíndia. Só o *Dortdricht* carregou nesse porto, em Setembro, 800 (*Letters received*, II, p. 127).

Se passarmos à base do viver dos homens, podemos formar uma grosseira ideia de conjunto dos tipos e geografia da alimentação distinguindo as seguintes formas e áreas: *a)* Subsistência com base no milho, completado pela criação de animais e frutas: a África oriental negra; *b)* Subsistência com base no pão de trigo ou cevada e na criação de gado: Abissínia; *c)* Subsistência com base nas tâmaras e nos produtos do gado, completada por cereais: Arábia e golfo Pérsico; *d)* Subsistência com base no arroz: Índia, Indochina, China meridional, e de maneira geral, as grandes cidades comerciais e industriais de todo o Oriente, sobretudo os portos; *e)* Subsistência com base no sagu e no inhame: Insulíndia; *f)* Subsistência com base no trigo: abrange a Pérsia, o Norte da Índia e a China setentrional.

O mantimento comum na Cafraria é o milho, a que os negros são mais afeiçoados do que ao arroz; esse milho, ora dito «como de Guiné» (*Viagem de D. Francisco de Almeida*, em *Ms V. Fernandes*, f. 4v), ora qualificado de «zaburro» (o que coincide com a primeira qualificação (Theal, II, pp. 110 e 129 — cartas de padres, de 1561), é sempre distinto do painço, que também é nomeado, mas sem importância. Desse milho fazem uma espécie de vinho — *pombe* —, muito apreciado dos indígenas (os portugueses bebem vinho de palma). Em milho são as rações dos presídios portugueses dessa costa (6 alqueires por mês, por pessoa). É comido em papas; também se faz, misturado com arroz, numa espécie de bolos a que chamam mocates. Mas há hortaliça como em Portugal, e grande variedade de fruta: figos, romãs, laranjas, limas, uvas, bananas, ananazes. Particularmente importante é a criação de galinhas; e, além dela, a de todo o gado — vacas e bois, carneiros, cabras, porcos. Do coco, que comem como fruto, extraiem água e fabricam óleo; no entanto, o óleo mais comum é o de gergelim. O mel e a manteiga são largamente utilizados, e dão lugar a tráfico intenso — a ilha de Moçambique recebe-os do rio de Lourenço Marques, cabo das Correntes e rio de Inhambane, Sofala, rios de Cuama. A cana sacarina é cultivada, não para fabricar açúcar, mas sim para se comerem as próprias canas — «são muita parte do mantimento com que se sustentam». O arroz é objecto de consumo predominantemente urbano; produz-se de Sofala até os rios de Cuama e junto a Sena, sendo de particular importância a produção da ilha de Pemba, que abastece Mombaça (para a ilha de Moçambique vai das primeiras regiões nomeadas); mas em Madagascar é a base da alimentação (nesta ilha há também grande criação de gados). A outra actividade económica que contribui de maneira decisiva para o mantimento das populações, mas no litoral, é a pesca. Da Índia vão para as cidades africanas trigo e arroz, e de Portugal seguirão vinhos, azeite, queijos, azeitonas.

Em toda a Abissínia a alimentação consta de pão (de trigo ou cevada) e dos produtos do pastoreio; mas zonas há onde se come antes milho; completam-na grãos,

favas, chícharos, e fruta (uvas, pêssegos, laranjas, limões, cidras); mas não bebem vinho (a não ser na côrte do Preste e na do Patriarca); é a carne consumo sobretudo dos nobres e folgados, mas o povo também a come às vezes, ou crua ou assada nas brasas. Pescado, não há. A Abissínia exporta mantimentos, mas importa tâmaras em fardos (Francisco Álvares, liv. II, cap. IX; *Suma Oriental*, p. 328).

A Arábia, com a sua simbiose entre portos mercantis, zonas agrícolas e nómadas cavaleiros e cameleiros, tem pão, gado, legumes, frutas — assim é na dita Feliz, o Yémene (Couto, *Década X*, liv. I, cap. 11). No Yémene visitemos Zebite (entrado o Estreito, antes das ilhas Camarão) e suas cercanias: há «assai carne e honestamente formento»; além disso, aqui como em Ádem (que é o porto de exportação) fazem-se passas de uvas; mas um dos elementos fundamentais da alimentação, são as tâmaras, como igualmente mais ao norte, por um lado, e para a ponta desde Curiate ao Ras el-Had, que as exporta em terradas para as regiões do mar Roxo; vários povoados costeiros consagram-se à pesca. Na região de Calaiate, Mascate, Curiate, etc., as tâmaras são o pão do povo, enquanto os ricos comem arroz e um pouco de outros cereais vindos de fora; mas aqui, como nos outros pontos, não deve esquecer-se o leite e a manteiga (Corsali, em Ramúsio, I, f. 187). De Suez vem nau com mantimentos egípcios abastecer Djeddah e Meca.

A ilha de Socotorá representa a convergência dos sistemas alimentares das terras firmes circundantes: os insulares têm como pão as tâmaras, bebem leite, utilizam a manteiga, mas também comem arroz, embora pouco (vem-lhes de fora) (idem, f. 181); a nau *Santiago*, em 1506, carregou aqui (de tomadia) 85 fardos de milho, 5 de arroz, uma jarra de manteiga e 4 de tâmaras (*Cartas de Quitação*, n.º 518).

Um empório como Ormuz, em ilha estéril, punha problemas de abastecimento que movimentavam a economia oceânica. É certo que a água lhe vem toda, e em parte a carne e outros mantimentos, da vizinha ilha de Quíxeme, e quanto aos últimos sobretudo da terra firme (*Cartas de Albuquerque*, I, 13, 14 e 19); mas o arroz vai-lhe da Índia — e há lá fome se as naus não passam (idem, 30). Em Novembro de 1521, por exemplo, chega a Ormuz uma nau da Índia com arroz, açúcar e outros géneros (Castanheda, liv. V, cap. 83). A manteiga vai-lhe de Bassorah, Reixel, Diul e Mangalor (*Livro dos Pesos*, 1554, p. 23). Ainda em 1603 Pérseo chatim manda a sua nau de Barçalor a Ormuz carregada de arroz. A cidade do Golfo envia todavia, de retorno para a Índia, tâmaras (Castanheda, liv. V, cap. 83) — esse fruto que até aos portugueses cercados, em 1521, lá serve *de pão*.

Enquanto no Norte da Índia, prolongando-se meridionalmente pelo Balaghate (o planalto interior, transpostos os Ghates), há muito trigo e escasseia o arroz, comendo-se por isso pão (Orta, II, 139), o Guzerate forma transição entre as duas áreas; produz-se trigo, cevada, arroz, açúcar, e se não se come carne, bebe-se leite (*Navegação Cabral*, VI, 116; Corsali, I, f. 179v). Entrámos no mundo em que a criação de gado não tem como mira o corte de carne. E se, dentro dele, deixarmos o Guzerate e o Balaghate, estamos na civilização em que, como diz Sassetti (pp. 362

e 419), «il riso è il pane loro», e quarenta anos depois Solis, como em eco: «es el grano para los de la India» (*Alegación*, 1628, f. 23v). São principalmente as faixas litorais aquelas em que tais símiles se impõem. Mas entre estas há que distinguir áreas de produção e áreas de apelo.

Na costa ocidental indiana as duas grandes zonas produtivas são a de Bassaim e o Canará. É a Bassaim que os vèdores da Fazenda encomendam, em 1547, arroz para os Armazéns de Goa (S. Lourenço, II, 417); e em 1631 de igual modo (AHU, Índia, caixa 10); por esse porto sai arroz para Cambaia e Diu, por uma banda, Mascate e Bassorah, por outra, e rumo ao sudoeste, para Moçambique (*Relação da Plantas*, 1621-1633, p. 27). Mas detenhamo-nos um instante no problema do abastecimento de Goa, antes de irmos mais para o sul. Do Guzerate, por Diu, recebe trigo (T. T., C. C., II-123-203, de 13-II-1525: 215 candis): é claro que o pão é vital para os portugueses, pois, como dizia Albuquerque (*Cartas*, I, 203), lá, comendo pão de trigo e carne e muito bom pescado, ficam com côr de homens — o que não acontecia comendo arroz. Até 1511, e a seguir, comum mantimento nesta cidade era o arroz; mas com a conquista e o enraizar dos costumes metropolitanos, um quarto de século depois já a maior parte dos portugueses usa pão amassado, como no Reino, de trigo que lhes vai de fóra, orgulha-se Barros (*Década II*, liv. VI, cap. 9). Todavia mesmo aí o arroz voltou a desempenhar papel de primeiro plano. Em Março de 1510 Albuquerque manda a Baticalá dois navios buscá-lo (idem, liv. V, cap. 4); e no Inverno do ano seguinte vão fustas buscar mantimentos a Baticalá, Mirgeu, Onor, por várias vezes (idem, liv. VI, cap. 10). Em 1581, uma cáfila de navios leva mantimentos do Canará para Goa (Couto, *Década X,* liv. II, cap. 1). No século XVII continuará a receber o arroz de Cambaia e Surate, por um lado, de Onor e restantes portos canaris, por outro. As mulheres daí alimentam-se de arroz, frutas, leite; os homens (portugueses, claro), comem muita carne e bebem muito vinho; aos escravos cabe por dia meia medida de arroz e pepinos (Pawlowski). O Canará produz «grandíssima abundância de mantimentos de toda a sorte, de que se provê toda a Índia»: é o arroz, e em especial o de melhor qualidade (o giraçal), é o açúcar, são as conservas de açúcar. A exportação faz-se pelos portos de Onor, Baticalá, Barçalor e Mangalor (vindo do norte para o sul), e escoa-se para o Malabar principalmente, mas também para Goa (que aqui em boa parte se abastece), Mascate, na costa árabe, e ao longe até Mombaça e Moçambique, por um lado, Malaca, pelo oposto. Só por Barçalor pode calcular-se que saíram anualmente, entre 1621 e 1633, mais de 100 000 fardos de arroz (*Suma Oriental*, pp. 349-50; *Livro das Cidades e Fortalezas*, 1582, p. 62; *Relação das Plantas*, pp. 33-5).

O Malabar, rico pelas suas especiarias, pelos seus panos, pela pesca, pela navegação e pelo comércio, todo ele «carece de arroz e de seu natural não tem quase nada» (*Suma Oriental*, p. 358), «di vettovaglia da vivere è sterile», pouco produzindo de arroz (Sassetti, 1585, p. 419), e por isso padece muita falta de mantimentos (*Livro das Cidades*, p. 62); como explica Couto (*Década VII*, liv. II, cap. 11),

todos os reinos do Malabar em si não têm mais que palmares — estes é que lhes dão os mantimentos de que têm necessidade e aparelhos para navios. Sustentam-se os malabares de arroz com muita manteiga e pescado cozido, galinhas com arroz, leite, açúcar, frutas, e alguns comem pão de trigo (cereal importado) com mel (*Roteiro Viagem Gama*, pp. 40 e 43 da ed. Fontoura; *Navegação de P. A. Cabral*, XII, pp. 124-5). De Tanor para o norte abastecem-se de arroz sobretudo no Canará; para o sul, em Coromandel; também lhes vem das partes de Dabhul e Chaul e, de maneira geral, do Guzerate. Em Março de 1525 vão 70 paraus de mouros malabares aos rios de Barçalor e Mangalor buscar arroz, pois lá não há «que escuse fome se o não levam de fóra» (Castanheda, liv. VI, cap. 91); os portugueses é igualmente a Baticalá que nesse ano vão carregar para as fortalezas de Cananor, Calicute e Cochim (idem, cap. 90). Em 1546 um catur e uma cotia levam trigo e arroz de Cambaia para o Malabar (S. Lourenço, II, 215). Para Cochim, como para Goa, vem de Diu manteiga, óleo, alhos, cebolas, legumes. Uma e outra cidade, principais centros de fixação dos portugueses, recebem evidentemente do Reino vinho, azeite, queijo holandês. Se em Calicute se fabricam muitas conservas, todavia o que a terra produz não sustenta a população, e por isso por mar é que lhe vão os mantimentos (entre os quais se incluem os cocos das Maldivas) (Tomé Lopes, XXIV, 208, e X, 186; *Suma*, p. 359).

Também o arquipélago das Maldivas não tem, além do coco e de tudo o que dele se extrai — são o principal centro dos coqueiros comuns —, outros mantimentos senão os que lhe levam de carreto, principalmente de Cochim (S. Lourenço, II, 423v); desta navegação viviam em grande parte os casados de Cochim, por isso houve nesta cidade grande emoção quando o governador a proibiu, em 1548, aos particulares: estes só tinham como remédio à sua pobreza mandar às ilhas arroz e trazer de lá cairo e cauris (idem, II, 22).

Em Ceilão não há refeição sem manteiga e leite; na ilha não se cultiva trigo, mas sim arroz, e além disso ervilhas e gergelim; o grande complemento alimentar é o coco, donde se extrai óleo, vinho, açúcar, sendo ainda comido como fruta; têm melões, cana-de-açúcar, legumes, e cria-se algum gado: indicações recolhidas pelo chinês Ma Huan (p. 214). Mas enquanto Ma Huan considerava que «Todos os insulares estão abundantemente fornecidos de tudo o que é necessário à vida», mais de um século depois um português indica que «a ilha é tam prove de mantimentos em si que se um ano nam vem champanas de Choromandel com arroz nam comem outra cousa senam ervas e acham-nas pessoas mortas por estes matos e caminhos à fome» (*Cartas dos Viso-Reis*, n.º 15); vê-se, portanto, que Ceilão depende estreitamente da orizicultura de Coromandel. Na pequena ilha das Vacas, no estreito de Palk, entre Ceilão e a terra firme, os portugueses de Manar e Jafanapatam desenvolveram a criação de gado (*Colóquios*, II, 232 e 236). A costa desde Coulão até o cabo Comorim também recebia o arroz de fóra, por mar, pois era de colheitas pobres; vinha-lhe de Orissa e Bengala (Tao i chih lio, 1339, e Hsing ch'a sheng lan, 1436, em Rockhill, *T'oung Pao, XVI*).

Apesar de termos visto, em anos de fome, Coromandel vender os seus filhos para obter arroz da costa ocidental indiana, trata-se de outra das grandes regiões orizícolas, alinhando com o Guzerate, o Canará e Bengala. Pedro Teixeira apresentará até uma etimologia fantasista que bem mostra o papel da região: o nome seria corrupção de Choro Bandel = porto de arroz, «por lo mucho que de alli se saca y carga para fuera» (*Reys Hormuz*, p. 1610). Francesco dal Bocchier diz (1518, p. 243) que Coromandel abastece todo o Malabar de arroz (vimos que é sobretudo a parte ao sul de Tanor). Em 1509 Diogo Lopes de Sequeira toma junto a Travancor três naus que daí vêm com essa carga para a Índia ocidental (*Década II*, liv. IV, cap. 4). Em Negapatam, no começo do século XVI, estão de uma só vez à carga de arroz 700 velas. De Coromandel vai também todo o arroz de que se abastecem as terras de Malaca (Empoli, 1514, em *Arch. Storico Italiano*, III, apêndice, p. 80).

De Bengala à Birmânia, a alimentação consta essencialmente de carne, leite e arroz (Marco Polo, liv. II, caps. 45-47). Mas em Bengala também há bastante trigo (*Roteiro Viagem Gama*, p. 90). Daqui vão para Cochim e outros portos malabares grandes quantidades de arroz, açúcar (estamos numa das grandes áreas açucareiras) e trigo (Cesare de Fedrici, em Ramúsio, III, f. 396). Nas ilhas Nicobares (cujos indígenas tanto apavoravam os navegantes, por sua civilização mais rudimentar), não se cultiva o arroz, o sustento tem como base o inhame, o fruto jaca e o pescado (Ma Huan, p. 211).

Consideremos agora o problema do abastecimento de outro dos maiores empórios: Malaca. Na península produz-se arroz, na zona de Kedah — e aqui em quantidade (*Suma Oriental*, p. 387). Mas em volta mesmo daquela cidade é terra tão alagadiça e coberta de arvoredo, mal povoada e agricultada (o clima é doentio), que «a vida de Malaca são os mantimentos que lhe vêm do mar»; apenas em Beitão, a uma légua da foz do rio Muar, os malaios fizeram quintas com casas de recreio e pomares de duriões (*Década II*, liv. VI, cap. 1, e liv. IX, cap. 5). O P.[e] Baltazar Dias, em 1556, insiste em que não há nenhuns mantimentos da própria terra. Como vimos acima, do Canará e de Coromandel trazem-lhe arroz (e Empoli considera que é mesmo da segunda dessas regiões que principalmente se abastece). Parece, porém, que a maioria dos géneros alimentícios lhe vinha de Java, e em especial o arroz (*Década II*, liv. IX, cap. 3). Os mercadores jaus chegarão a ter nas mãos o trato do abastecimento de Malaca (Godinho de Erédia, 1613, parte 1.[a], caps. 2, 7 e 14). Do Pegu também chegam juncos carregados — assim, por exemplo, em 1512, ano de fome. Se o comum mantimento nesta terra é o arroz, completado pelos duriões e galinhas, o estabelecimento dos Portugueses deve ter fomentado a importação de trigo da Índia (Bengala) e de algumas carnes (*Missões Insulíndia*, II, p. 237). Em 1551 veio mais trigo do que nunca anteriormente, e muitas tâmaras; o cerco, de Junho a Setembro, foi ocasião de muita fome, ficando os palmares destruídos; mas para final do último mês voltaram naus com muito arroz, galinhas, cebolas, alhos, lentilhas, ovos (idem, pp. 60 e 65-7). Os mantimentos dos homens de armas e do mar que o Estado lhes paga constam de arroz (T. T., C. C., II-116-105).

A ilha de Java abundava de géneros, muito baratos, e por isso abastecia Malaca e as Molucas; tinha sobretudo arroz, galinhas, vacas e fruta (*Missões Insulíndia*, II, 436). Mas para os portugueses aqui estantes (e para as suas armadas) ia trigo da Índia: assim, em 1526 o feitor de Goa entrega ao almoxarife que vai para a Sunda 18 candis — devia aliás ter entregue 41: o fornecimento deste cereal não é fácil (T. T., C. C., II-132-62). Cambodja tem um sistema alimentar semelhante aos que caracterizámos: arroz (é aqui muito e bom), carnes, pescados (*Suma Oriental*, p. 390). Já, todavia, em pequenas ilhas junto à costa meridional de Samatra começa outro regime: numa delas come-se farinha de sagueiro, inhames e bananas (P.^e Manuel Álvares, 1552, *Missões Insulíndia*, II, 406). Em Solor e ilhas adjacentes os comeres são: algum arroz, milho, muitos inhames, galinhas (também muitas), grãos, feijões, porcos, cabras, mel (P.^e Baltazar Dias, 1559, idem, 345). Por habituados a comer carne de porco, explicava o padre que muitos destes insulares (por exemplo, os de Macassar) se mostravam relutantes a receber Mafoma (idem, 348).

Detenhamo-nos no caso das Molucas, bem exemplificativo deste tipo. O padre mestre Pancrudo, querendo caracterizá-las, diz que «É terra onde não há pão, nem vinho, nem carne; e sempre comem peixe, e o pão é como de cinza, misturado com vidro, porque reluz muito; e quem pode comer arroz, é rei» (1561, idem, 375). Faltas de arroz, o mais comum mantimento é o sagu (Madrid, B. N., 3015, f. 41v). O sagu é o miolo do tronco de árvores grandes como palmeiras, mas mais grossas; posto em gamelas com água, tirada a casca, mexem-no e fica no fundo, escorrem o líquido, peneiram brevemente, e sem esperarem por levedura botam a farinha, alvíssima, em telhas vermelhas divididas em repartimentos fundos, onde é cozida; come-se enquanto quente, sabe como fatias de pão (P.^e Baltazar Dias, 1556, *Missões Insulíndia*, VII, 251-3; Castanheda, liv. VI, cap. C). É gente pobre, que sempre andam no campo com as suas sementeiras; como na África negra, são as mulheres que principalmente granjeiam. A outra grande actividade é a pesca, e em suma este arquipélago é abastado de duas sortes de mantimentos: pão de farinha de pau e peixe (Luís Fróis, 1559, *Missões Índia*, VII, 327-64). Da Índia é que os portugueses mandam algum arroz, e também, menos, trigo (assim, em 1526, de Goa, 33 candis e 6 mãos, T. T., C. C., II — 132-60). As lavouras desta gente são ainda hortas, fruta, inhames e grãos (P.^e Mascarenhas, 1562, *Missões Insulíndia*, II, 444). Mas o sagu a tudo domina: é para dele prover os padres que andam pelas ilhas que fica um especialmente encarregado na fortaleza de Maluco.

Referimo-nos já várias vezes às bananas («figos da Índia»); convém cartografar sumàriamente a sua produção: Guiné, costa de Sofala e costa abexim, Egipto e Síria, Concão entre Chaul e Goa, Bassaim, Malabar, Bengala (para onde a bananeira foi transplantada do Martabam), Pegu (de especial qualidade); do Oriente transplantou-se para o Brasil, Nova Espanha e Peru; as «naus da Índia» levavam bananas para Portugal (*Colóquios*, I, pp. 330-3).

Este rápido conspecto das condições de alimentação no Oriente permite concluir que não só os grandes empórios, como Ormuz, Goa, Calicute, Malaca, e pequenas cidades dos litorais, mas até regiões extensas dependem da circulação oceânica para o seu abastecimento de base. Confirma-se a indicação de Solis, de que o senhorio do mar é a chave da abundância ou carestia, e o que Corsali mostrara mais de um século antes: que sendo a armada portuguesa senhora do mar, e logo dos portos, controla a navegação de mantimentos e assim reduz todos à obediência.

Considerada a estrutura económica do Oriente, no seu conjunto, de um ponto de vista espacial, a teia é urdida essencialmente pelos seguintes factores: *a)* Estrita localização de certos produtos-chave no comércio, pelos ganhos que asseguram embora de procura reduzida: o cravo nas Molucas, a pimenta no Malabar, em Samatra e Sunda, no Canará, a canela em Ceilão; *b)* Existência de certas zonas industriais que são focos de intensa irradiação: a Pérsia, o Sinde, o Guzerate, Bengala, a China; *c)* O contraste entre zonas auríferas — Monomotapa, a poente, península de Malaca e Samatra, prolongando-se a Bornéu e Celebes, a nascente, China — e zonas argentíferas — Europa central e de leste (esta fóra do mundo considerado, mas de suma importância), Pérsia e Japão, e mais tarde México e Peru (também no exterior, mas igualmente decisivos), comandando a grande circulação monetária, a completar pelos focos de produção de cobre ou calaim (europeu, malaquês, chinês) e da recolha de conchas que servem de instrumentos para-monetários (cauris das Maldivas); *d)* Complementariedade das zonas de farta produção de géneros (Guzerate, Canará, Coromandel, Bengala) e tanto os empórios que constituem centros de forte consumo com as regiões pouco favorecidas de mantimentos e que àquelas vão buscar o indispensável complemento.

Definamos, sumàriamente embora, os principais complexos económico-geográficos do Oriente.

O Leste africano negro caracteriza-se pela trilogia do ouro, marfim e escravos; entre os encraves urbano-comerciais mouros, depois portugueses, do litoral e ilhas adjacentes — Sofala, Moçambique, Zanzibar, Mombaça, Quíloa, Melinde, Mogadoxo — circula intensa cabotagem, que se prolonga dos principais de entre eles para o Noroeste indiano sobretudo (Guzerate): de lá recebe-se a roupa e a contaria, alguns mantimentos, ferro; para lá também se manda âmbar. Com Madagascar os portos leste-africanos têm relações, mas esporádicas; da ilha vêm escravos (que a Índia procurará) e arroz; os portugueses de Moçambique também lá irão, sem regularidade, pelo menos sem intensidade. A Abissínia só muito superficialmente participa do mundo oriental, participa antes do sertão africano e do mundo levantino: os portos por que respira são apenas Zeila e Barborá, no golfo de Ádem; exporta ouro, escravos (tão procurados), marfim, importa panos baixos de muitas sortes, contaria, tâmaras de Ormuz, passas de Ádem.

O mar Roxo é uma das duas grandes vias de comunicação do Oriente com o Mediterrâneo; se as populações ribeirinhas e insulares vivem da pesca, da apanha

de pérolas, de palmares de tamareiras (já falaremos nas gentes da Arábia), é por aqui que correm para a Índia e Malaca moedas áureas, prata, cobre, vermelhão, azougue, coral, panos de todas as côres e qualidades, ópio, águas rosadas, espelhos, vidraria, e em sentido oposto, para as cidades italianas, catalãs, Ragusa e Marselha, as especiarias e drogas, a pedraria preciosa. Só a Suaquém iam cada ano duas ou três naus com roupas de Cambaia; em 1513, na altura da entrada de Albuquerque no Estreito, arribaram aqui mais de 60 naus de mouros, e em Ádem estavam 13, grossas (das quais 7 de mais de 800 tonéis), que os portugueses queimaram; em 1520 encontram-se em Messauah duas naus de Cambaia; uma nau que em Setembro de 1524 vai de Ádem para a Índia leva espécies no valor de 60 000 cruzados, e mercadorias no de 200 000. Ádem trata não só com os portos do mar Roxo e com Socotorá, mas com Ormuz (para onde manda cavalos, mercadorias do Cairo, ruiva e passas), com o Guzerate, Goa, Malabar, Bengala, Pegu e Sião (destas três regiões longínquas recebe inclusive arroz), Malaca.

A Arábia caracteriza-se pelo gado cavalar, arómatas e tâmaras (além da ruiva e passas, sobretudo do Yémene); desde começos do século XVII assinalar-se-á pelo «caoa» (café); mundo da coexistência de sedentários agricultores (sobretudo nos litorais) e nómadas criadores de gado (no sertão desértico) e caravaneiros, consome de fóra roupa, coirama, ferro; dentro do Estreito tem os portos de Djeddah (que serve a Meca) e Zebite, mais tarde Mokka; o seu principal empório é, evidentemente, Ádem, perto do Bab el-Mandeb; mas na costa do Hadramaute (a do incenso e mirra) há Xaer (Shihr), fronteiro às ilhas de Cúria Múria está Dhofar, e sobre o golfo de Oman é a fieira de Calaite, Curiate, Mascate, Sohar e Corfação; para dar um exemplo: em Agosto de 1507 estão em Curiate 10 zambucos e umas 4 naus.

O golfo Pérsico é a outra grande via de comunicação do Oriente com o Levante mediterrâneo; se os litorais são pobres (vive-se sobretudo de tâmaras, e ainda de alguma cevada ou produtos de criação de gado, mas importam-se muitos mantimentos), há a pescaria de pérolas e a intensa navegação de pequeno curso a ligar a costa de Mascate a Ormuz e esta a Bassorah. Por aqui passam para a Pérsia, Turquia, Damasco, Alepo (e destas duas cidades depois para Veneza, Génova, etc.) as especiarias e drogas do Malabar, Ceilão e Insulíndia, aqui vem arroz, açúcar e ferro de Baticalá (mercadorias em que se faz muito proveito — por isso em 1517 Saldanha foi com 13 navios grossos carregados, e em 1523 D. Duarte de Meneses com 4 galés, 3 galeões, 3 caravelas redondas e 3 navetas). De Bassorah vem para Ormuz muito dinheiro amoedado, prata, chamalotes, açafrão, papel, panos, e os venezianos em especial trazem vidros. Ormuz reexporta, para a terra do Preste João, muitos panos persas, para a Índia larins argênteos (é a via da prata, ao passo que o mar Roxo é a do ouro), cavalos persas e árabes, sedas, veludos e alcatifas da Pérsia, tâmaras, passas de uvas e marmeladas, incenso e mirra da Arábia; receberá cobre de Portugal, via Cochim; de modo que os desta terra vivem «em contínuo moto e mudança, porque tudo é embarcar e desembarcar» (A. de Herédia, 1554,

*Documenta Indica*, III, 101-4). Ao abrir o século XVII, só os vassalos do Grão-Turco trarão anualmente 2 milhões de prata. O eixo marítimo Ormuz-Bassorah prolonga-se pelas linhas de caravanas cameleiras que vão a Tabriz, por um lado, ou atravessam o deserto para Damasco ou sobem em parte o Eufrates e depois obliquam para Alepo, por outro; mas, assim como o eixo marítimo Ádem-Toro é duplicado pelas cáfilas terrestres de Meca a Damasco ou ao Cairo, também da terra firme fronteira a Ormuz irradiam caravanas para Xiraz e Tabriz. Em 1546, por exemplo, chegou àquele empório insular uma cáfila de 400 camelos com muita seda, brocados, alcatifas e frutas (S. Lourenço, II, f. 31). Se por Bassorah e Ormuz a Pérsia respira o ar oceânico, está ligada ao Extremo Oriente por vias transcontinentais; e assim lhe chegam da China e Sião, de terra em terra, almíscar, ruibarbo (que se deteriora por mar), cânfora, águila, seda, porcelanas; todos os anos há caravana, que gasta seis meses no caminho. A economia persa define-se pelas indústrias da seda, dos tapetes e alcatifas (e outros têxteis), pela criação de cavalos, produção de frutas (destaquemos as tâmaras), e amoedação dos larins, de prodigiosa irradiação até o Extremo Oriente.

O Sinde (região do rio Indo) e o Guzerate formam um complexo em que sobrelevam a indústria têxtil e a produção de ópio e anil; chegar-se-á a dizer do império moghol que todo o seu poder lhe causam três ervas: anfião, anil e algodão, valendo mais do que as minas de ouro de outras terras (*Relação das Plantas*, 1621-1633, pp. 20-1). No Sinde chegam a contar-se 30 000 teares, e carregam-se tantos navios quantos lá forem; além disso produz-se e exporta-se açúcar candil em quantidade, manteiga em abundância, obras de coiro com ornatos de seda, que servem de tapetes, mantas, coberturas de mesas, e ainda estojos, caixas e cofres de madeira com embutidos de nácar; importam-se metais preciosos, aljôfar, cobre, tâmaras e cocos, e até algodão para matéria-prima da tecelagem. No Guzerate laboram as mesmas indústrias, nomeadamente a de finíssimos panos (canequis, bofetás, iorins, chautares, cotonias, toalhas adamascadas como de Flandres), a produção de matérias tinctoriais abrange, além do índigo, o sangue de dragão, há o alúmen, abundam os mantimentos — arroz, trigo, óleo de gergelim, manteiga, açúcar —, fabrica-se sabão em grande quantidade e louça do tipo málaga, de baixa qualidade. Quanto ao comércio externo, pode dizer-se que o reino de Cambaia lança dois braços: com o direito aferra Ádem, e com o esquerdo Malaca, como navegações mais principais, e aos outros lugares como a menos (*Suma Oriental*, p. 367). Do Cairo e Damasco vem-lhe ouro e prata, azougue, vermelhão, cobre, águas rosadas, chamalotes, grãs, panos de lã de côres, vidros, armas — mercadorias de Itália, Grécia e Damasco —, de Ádem, além dessas, ruiva, passas, cavalos, ópio; para lá retorna as especiarias da Insulíndia e porcelanas chinesas, arroz, trigo, sabão, anil, manteiga, óleo, alaquecas, málaga, panos para o trato de Zeila, Barborá, Socotorá, Mogadoxo, Melinde, Quíloa, Arábia. Para a África negra envia panos e contaria. Com destino a Ormuz carregam-se as mercadorias de Malaca (isto é, Insulíndia e China), arroz e outros mantimentos, em troca de cavalos, seda, pedra-ume, aljôfar, fardos e jarras de tâmaras

moles ou secas, metais preciosos, larins. De Malaca vêm-lhe todas as mercadorias ricas de Maluco, Banda, China e muito ouro, retornando principalmente panos. Na primeira metade de Quinhentos, o Guzerate chegou a ser a charneira do comércio entre o estreito de Meca e Ormuz, no poente, e Malaca, a nascente. A principal cidade é Cambaia, «o Cairo da Índia», como lhe chamou Josefe índio; tem poucos portos, e esse de baixa-mar fica parcel em seco, de modo que se outrora o principal foi Barygaza (Baroche), em começos do século XVI é Gogá, e logo Diu; Surate ascenderá para final do século e terá o apogeu com os «hetéricos do Norte»: até então Diu é que é, no dizer de Thevet, «le magasin de tous les marchands qui abordent en la terre de Cambaie». Em Sarkhej e Ahmadabad os Ingleses comprarão por ano umas 20 000 peças de bofetás em cada um desses mercados.

O litoral desde Damão, ao norte, a Dabhul, ao sul (Guzerate e Concão), conta, além dessas duas cidades-portos, as de Bassaim e Chaul, sendo todas escoadouros do reino do Decão. Este reino tem abundância de arroz, areca e bétele, cultiva algum trigo e cria gado, e dos seus teares saem beirames, infinidade de beatilhas, panos brancos e de côres. A zona costeira tem as mesmas características, com indústria têxtil particularmente florescente: Damão de cima, a Chaul indígena, Taná e Bassaim lavram as sedas recebidas cruas da China, tafetás, canequis; na segunda enumerada a marcenaria fabrica cadeiras, cofres, etc., revestidos de laca. É a região da madeira teca, a melhor para a construção naval, aqui também activíssima, como todas as artes mecânicas. Do interior, descidos os Ghates, vem muito trigo, ferro, aço, salitre. Por mar importam-se escravos cafres e abexins, ouro, marfim, ópio, anil. Para o Leste africano vai roupa, para a Arábia e golfo Pérsico arroz, para o Guzerate coco e areca. Todos os anos para aqui rumam, provenientes de Cochim e Cananor, 10 a 15 naus com «noci grosse curate, e di zuccaro dell'istesa noci chiamato giagra» (Fedrici); e por via de portos malabares chegam as mercadorias da China e Insulíndia, em parte reexportadas. Dabhul é porto de entrada de cavalos árabes, khorassanes, turcos, etc. (Nikitin, 1470).

Passada a região que acabamos de referir, e antes de entrar no Canará, logo, no litoral do Concão, Goa, quando os Portugueses a tomaram, avultava pela produção de bétele e areca, considerados os melhores da Índia, e que carregava com destino a Ádem, Ormuz e Cambaia (*Suma Oriental*, P. 375); as mercadorias que pedia eram chamalotes, escarlatas, brocados, coral e cobre tanto lavrados como por lavrar, e algum azougue (*Cartas Albuquerque*, I, 445). Depois, a política portuguesa pretendeu concentrar aqui o trato dos cavalos, e pelo menos intensificou-o fortemente, reexportando-os para Vijayanágar, para onde seguem também veludos, damascos, rasas, sedas chinesas, açafrão, escarlatas, e donde lhe vêm diamantes e jóias e pagodes áureos (Fedrici, III, f. 389). Assim em 1554 Diogo do Soveral descreve-a «uma cidade maior que nenhuma que haja em Portugal, tirando Lisboa», e compara suas ruas com a rua dos Mercadores (*Documenta Indica*, III, 114), corroborando-o Fedrici: «È questa cità di grandissimo negotio di tutte le sorte di

mercantie, ch'en quelle parti se trafficano.» Aqui se desenvolveu o fabrico de carpetes imitação do tipo persa. Se durante o século XVI Cochim é que foi o termo oriental da rota do Cabo, Goa arrebatou-lhe, ao entrar o segundo terço, as funções de alta administração e para final começou a chamar a si as «naus do Reino»; esta transferência naval e comercial, consumada no século XVII, foi favorecida pela ascensão da pimenta canará em detrimento da malabar.

No Canará fervilham de actividade os portos de Mirgeu, Onor, Baticalá, Barçalor e Mangalor, por onde exporta açúcar, ferro, arroz, pimenta, mirabolanos, conservas de açúcar e roupas. É região de grandíssima abundância de mantimentos, e que produz, por outro lado, matérias de construção naval e estratégicas fundamentais: madeira, cairo, ferro, salitre (deste é que os Portugueses fazem a pólvora necessária ao seu Estado da Índia). Baticalá foi muito tempo o porto da costa ocidental por onde respirou Vijayanágar, por onde lhe entravam os cavalos de Ormuz. O Canará trata sobretudo com o mar Roxo (cada ano vão e vêm muitas naus), Ormuz, Malabar, isto quanto às relações marítimas; importa coral, aljôfar, rubis.

Entramos no Malabar: o «país da pimenta»; mas não é só esta especiaria: é o gengibre, o cardamomo, a areca; os teares de Calicute lavram panos de seda, e aqui se fabricam também conservas; o outro centro industrial é Cananor: boas roupas de algodão, mesas, louça de barro estimada. O Malabar é escápula de cobre, azougue, vermelhão, coral lavrado e em rama, brocados e veludos, escarlatas e outros panos, açafrão, alcatifas, águas rosadas, espécies sonantes. No tempo de Varthema, no porto de Cananor ancoravam anualmente uns 200 navios de diversas proveniências. Coulão e Calicute foram termos da navegação chinesa, e ao abrir a era quinhentista o último porto tinha nas mãos as relações com o estreito de Meca. Cochim arrebatar-lhe-á o primeiro lugar de mercado da pimenta, tornando-se o termo da carreira do Cabo; daqui se faz também o trato das Maldivas. Este arquipélago ocupa posição de relevo, graças aos cauris (base da circulação monetária em regiões tão dilatadas como a China interior-sul e a Guiné), o cairo, decisivo na construção naval oriental, os cocos, o âmbar; para lá segue principalmente arroz, pois as ilhas carecem de mantimentos. No século XVII também neste trato Goa substituirá Cochim, devido à maior importância da sua Ribeira (arsenais); mas na primeira fase o número de velas a circular chegou a ser elevado: nada menos de 12 só em Outubro de 1526 (Castanheda, liv. VII, cap. 10); dos quintos do arroz que os navios levam para as ilhas a feitoria paga, além das suas despesas administrativas, 1 000 bahares ( = 2 828 quintais) e mais de cairo (idem, liv. VI, cap. 89).

Ceilão é o mercado da canela fina (de que fornece sobretudo o Ocidente), das pedras preciosas — safiras, topázios, jacintos, etc. —, dos elefantes; adjacente é a pescaria de pérolas de Manar; a ilha produz ainda muita areca e nozes, e cairo para cordoaria: de fóra vem-lhe arroz, panos de Cambaia, prata e cobre, águas rosadas.

Coromandel impõe-se pela orizicultura e pela tecelagem de panos de algodão e bombasinas, além de também estar adjacente à pescaria de aljôfar; abastece o Mala-

bar, Ceilão, Malaca; os seus portos — Negapatam, São Tomé de Meliapor, Masulipam, Paleacate — estão ainda em relações com Martabam e o Pegu; como as suas roupas são de extrema utilidade para o trato das especiarias caras da Insulíndia, os Holandeses, no século XVII, terão como uma das suas ligações fundamentais a de Batávia para aqui. Orissa apresenta as mesmas características, definindo-se de igual modo pelo arroz e pelos tecidos; todos os anos aqui carregam 25 a 30 naus (Fedrici, III, f. 392). A base continua a ser a mesma em Bengala, mas completada por produção mais variada, em que se destaca o açúcar, finíssimo e branco (vai muito para Cochim); entre os panos de algodão citemos beatilhas, sinabafos, baracanes, sultampures; de gengibre fazem-se afamadas conservas. No porto de Satagam (ou Sadegam), «honestamente bella per città di Mori, e è molto abondante», carregam anualmente 30 a 35 naus e navios de arroz, roupa, laca, açúcar em grande quantidade, conservas de gengibre, mirabolanos, pimenta longa, manteiga, óleo de gergelim e muitas outras mercadorias; a carreira entre Cochim e esse porto é feita sobretudo por navios pequenos; da costa ocidental indiana vêm cauris (das Maldivas) e larins, mais tarde igualmente *reales* espanhóis; por aqui se reexportam rubis de Pegu, a cujo porto de Coximim vai cada ano uma nau com bombasinas brancas, finas, e de outras qualidades, regressando com ouro e prata. Em Junho de 1511 a armada de Albuquerque apresou, entre Pacém e Malaca, um junco que ia de Bengala com carga de mercadorias no valor de 120 000 xerafins, sem contar os rubis que levavam mercadores do Pegu. Do porto pequeno de Bengala é que sairão quase todas as roupas que as naus conduzem para Portugal. Em Patna os Ingleses consideram poder comprar por ano umas 20 000 peças.

Os reinos de Bremá, Jangoma e Arrakan são, aqueles dois, sertanejos, e este, embora vindo até o mar, sem carácter marítimo (conta apenas o porto de Maiajerim, de pouca importância), de modo que as relações com o Índico passam pelos portos do Pegu — Coximim, Dogom e Martabam. O almíscar e rubis da serra de Capelangam reúnem-se na cidade de Avá e daqui passam a essas escalas; além disso, os três países exportam ouro (muito), benjoim e laca, e importam pimenta e sândalo (que reexportam para a China), azougue, vermelhão, sinabafos, damascos, setins, brocados, roupa branca de Bengala. O Pegu, aberto, pelos três portos mencionados, sobre o Índico, e o Sião, pelo de Tenasserim respirando do mesmo oceano e a nascente debruçado sobre o golfo do seu nome, têm extrema abundância de arroz e outros mantimentos — manteiga, óleo, sal, legumes, peixe; por outro lado, avultam nas transacções internacionais pela laca e benjoim, pela prata e pelos rubis, pelo pau-brasil, pelo ouro. A indústria siamesa fabrica obras de latão e cobre (muitas), panos de pouco preço (para gente pobre) e seda grossa em fio. De destacar é ainda a madeira para construção naval, no Pegu, e, aqui também, o açúcar (mais consumido no local do que exportado). Dos portos do Pegu vão anualmente uns 15 a 16 juncos e 20 a 30 pangajavas com os produtos referidos a Malaca, Pacém, Pedir, retornando porcelanas baixas (a principal mercadoria), muito azougue, cobre, ver-

melhão, estanho e fuzeleira, pimenta samatrense, damascos; a Martabam e Dogom vem cada ano uma nau guzerate que traz cobre, vermelhão, azougue, ópio e panos, e leva laca, benjoim, rubis, pimenta. Dos portos siameses vão a Malaca uns 20 a 30 juncos por ano, e regressam com escravos — é a principal mercadoria —, sândalo, pimenta, cravo, noz, sinabafos e panos quelis, azougue e vermelhão, ópio. Com a China o trato movimenta 6 ou 7 juncos. Também vem por ano uma nau guzerate. Das Maldivas chegam os indispensáveis cauris. Os portos siameses da costa nascente, em todos os quais há muitos juncos, tratam com Cambodja, Tchampá, Cochinchina, Java e Sunda, Pacém, Pedir, Anderguery e Palimbang, Malaca.

A península malaquesa, cuja parte setentrional pertence aliás (mais ou menos estritamente) ao reino de Sião, é rica pelo ouro — Áurea Quersoneso, Khrysé, Suvannabhumi —, pela pimenta longa de Kedah, pelo calaim (estanho). Em Patane, em 1525, por exemplo, estão 16 juncos carregados de gente e mercadorias (Castanheda, liv. VI, cap. 102). Malaca foi classificada pelo florentino Corsali, em 1516, de «terra già di maggior tratto che nissenuna parte del mondo», e um padre, Baltazar Dias, em 1556, concordará com o mercador: «No trato é esta terra mais grossa, segundo dizem, que Veneza», corroborando a ambos o holandês Van Linschotten, para final do século: «É o mercado ou entreposto de toda a Índia, China, Molucas e outras ilhas daí em volta, de todos os quais lugares, bem como de Banda, Java, Samatra, Sião, Pegu, Bengala, Coromandel e da Índia aqui abordavam navios que vêm e vão incessantemente carregados de infinitas mercadorias.» «Os homens não têm cá outra vida senão a de ganharem de comer navegando para diversas partes.» Esta cidade frágil, toda de madeira e por isso habituada a arder, é a charneira do Extremo Oriente e do Índico; no seu porto há bem uma centena de naus e juncos, além de infinidade de calaluzes, champanas, etc. (Empoli, 1514).

As grandes ilhas de Samatra e Java são mercados de produção de ouro e pimenta longa cuja importância crescerá ao longo de Quinhentos, para culminar no século XVII com Turcos e Holandeses. São os insulares grandes mercadores e navegantes. Em Menancabo fabricam-se punhais excelentes, que se vendem para Malaca. As duas ilhas importam azougue e vermelhão, escarlatas, brocados, veludos, todo o pano de Cambaia, panos quelis, sinabafos de Bengala. Para exemplificar com o trato de um dos portos: entre 1512 e 1515, a Pedir iam cada ano duas naus de Cambaia, duas de Bengala, uma de Benuaquelim, outra do Pegu; e saíam uns 20 juncos e lancharas com arroz (*Suma*, p. 395). Então era activo o tráfico com o mar Roxo, mas intensificar-se-á para a segunda metade do século, quando a Europa começar a preferir a pimenta dessas bandas à malabar: em 1585, segundo Sassetti, é no porto de Achém que se carregam ¾ das especiarias que vão para o estreito de Meca (p. 312); entre 1621 e 1633 chega a ter correspondência com Constantinopla, e o Turco tem no Achém feitoria que meneia um milhão de ouro (*Relação das Plantas*, p. 46): isso levava Lisboa a considerar (1610, *Monções*, I, n.º 115) que «as cousas do reino do Achém são as de maior importância que há nessas partes, por haver nele mais

pimenta que em todo o Sul, e se poderem ali carregar as naus que quiserem, e ter muito ouro e outras mercadorias ricas». Aqui será o cerne do poderio económico holandês do Oriente. Por outro lado, integra-se na área das «caixas» chinesas.

Bornéu e Celebes (Macassar) são igualmente centros de grande produção de ouro, e também de cobre; a primeira avulta ainda pela cânfora, a segunda, pelo enxofre e salitre; daqui vão os calaluzes a Ternate levar manilhas de ouro e trazer roupa da Índia, que serve de moeda nas ilhas de nascente. Vimos que também no mar adjacente se pescam pérolas. Mas destaquemos o papel das ilhas de Bengaya, a leste de Celebes; extrai-se nelas muito ferro, de que se lavram machados, cutelos, facas, seguindo para Ternate. Banda é a ilha das maças e noz muscada, Ternate, Tidore, Moutiel, Bachão (Batjan) formam o arquipélago do cravo, recebendo todas muitos panos indianos. Timor significa sândalo, neste conspecto geográfico--económico.

Voltemos apressadamente ao continente asiático. Como a terra de Cambodja é de numerosos rios, tem muitas lancharas que vão navegar à costa do Sião e andam frequentemente a piratear (*Suma Oriental*, p. 390); na sua produção contemos pau--sapão, almíscar, cera, coirama, arroz, porcos e galinhas: de fóra vem-lhe roupa branca de Bengala, cravo, vermelhão, azougue, contaria. Os Tchames desempenharam papel de relevo no desenvolvimento da navegação marítima no Extremo Oriente, em luta frequentes vezes com os Chineses. Tchampá e Cochinchina são a zona do linaloés, calambac (menos na segunda do que na primeira) e águila, produzindo também muita seda solta de côres e tafetás de todas sortes; na Cochinchina há mais ouro e prata do que em Tchampá.

A China é a bomba aspirante da prata de todo o globo e absorve ¾ da pimenta do Sueste asiático e ¼ da malabar; no contexto internacional, a sua economia ressalta pela seda, porcelana, ouro, «caixas» de cobre. Antes de 1548, os Portugueses viram carregar, em três meses apenas, 1 300 quintais de seda (*Década I*, liv. IX, cap. 2); em começos do século XVII computa-se a exportação por Cantão em 4 000 quintais de seda para Macau e 2 200 para o Japão (B. N. Madrid, 3015, f. 98v), donde retorna prata; para a Manila espanhola seguem ouro e seda. Nas importações inscreve--se ainda o marfim em posição de destaque. O comércio e navegação chineses preponderaram no Extremo Oriente nos últimos séculos medievais e irradiaram prestigiosamente para o Ocidente até o golfo Pérsico e Ádem; ao Índico voltam, após interrupção talvez não total de século e meio, para o ocaso de Quinhentos. Quando o Japão renuncia à navegação de alto bordo e exclui os Portugueses dos seus portos, o comércio cai nas mãos de Chineses, que também frequentam numerosos as Filipinas; até 1660 contam-se por ano mais de 50 juncos chineses no Japão, e posteriormente ainda uns 25; Formosa, reduto Ming, também àquele império insular envia, por alturas de 1675, uns 15 juncos anualmente (Hall, *Early Ch'ing Copper Trade*, pp. 449-50). Os Léquios (ilhas Riu Kiu) exportam muito ouro para Malaca. Os Portugueses têm desde 1522 uma carreira regular de Cochim para a China;

o tráfico movimenta anualmente umas três naus ou juncos; para final do século XVI transfere-se para Goa: aqui chegaram em 1614 nada menos de 11 naus da China e Malaca (AHU, Índia).

Entre as outras ligações extremamente compridas, mencionemos a de Goa para o Pegu (com escala em Cochim e S. Tomé de Meliapor); a de Cochim, e depois Goa, para Malaca; a viagem de naus guzerates, em geral umas quatro, de Cambaia a Malaca, levando carga no valor de 15 000 a 30 000 cruzados, na segunda década de Quinhentos. Também todos os anos circulam naus entre o estreito de Meca e o Pegu, levando panos de lã, escarlatas, veludos, ópio, ducados áureos, e entre esse estreito ou Ádem e Malaca, directamente ou com escala no guzerate.

Que é, pois, o Oriente? A *Suma Oriental* de Tomé Pires, de 1512-1516, «trata do mar Roxo até os Chins», incluindo os Luções (Filipinas), os Léquios e até referência ao «Jampom». Duarte Barbosa começa de Sofala e Monomotapa, até os mesmos Léquios; mais de um século volvido, Barreto Rèsende abrirá o seu livro das descrições dizendo que «O Estado da Índia oriental, conforme o achei escrito em algumas partes, começa no cabo de Boa Esperança, que dista para a parte do sul em altura de 34 graus e meio, e fenece na ponta da enseada do Lanquim ou Namquim, além da China, que dista para a parte do norte 34 graus» (f. 75).

Através de várias das regiões deste imenso mundo, um traço comum, que de algumas citações vai ressaltar. Falando da Abissínia, explica Francisco Álvares (liv. II, cap. IX) que haveria muitas frutas e muitas mais sementeiras se os grandes não tratassem mal o povo: mas tomam-lhe tudo. O russo Nikitin, cerca de 1470, constata no populoso reino mouro de Beder, na Índia, que a população é misérrima, enquanto os nobres são sumamente opulentos e se comprazem na luxúria (p. 14). O boticário Tomé Pires, tratando de Cambaia, observa que geralmente o povo é pobre e os grandes são ricos (p. 365), e alguns anos depois, em 1519, Aires da Gama escreve de Cananor ao rei: «como Vossa Alteza sabe, a gente da Índia geralmente é muito pobre» — é essa a razão por que a esmola de arroz, barata, leva muitos a fazerem--se cristãos (*Missões Índia*, t. IV, p. 221). Outro português verifica em Ceilão que o comum da gente «he tam prove e tam sojeyta aos grandes da Ilha» (*Cartas dos Viso-Reis*, n.º 15).

Os Portugueses não modificaram, evidentemente, as estruturas sociais, e muitos entraram no seu funcionamento. Em 1518 Pedro Corço, de Cochim, adverte D. Manuel que «tinha a gente de Goa muita rezam porque sam roubados e aperreados piores que mouros dos vindimadores que Vossa Alteza quá trás há três anos, porque veem sem vintem de Portugal e nam se contentam com XX [ = 20 000] cruzados, senam de levarem toda a Índia às costas; o qual me parece, se levar a Índia este caminho, que será destroida e nam averá mester outros Rumes que venham a ela. A prove gente nam tem que comer nem menos que vestir, porque na Índia nam lhe pagam soldo nem mantimento nem partes; e tam mal se paga a Vossa Alteza como a eles, porque estes vindimadores levam todo o dinheiro». É claro que

Diogo do Couto se aperceberá acerca dos «mesquinhos» que «sós são os que nas guerras padecem os danos delas» (*Década X*, liv. II, cap. 2), e o capitão de Jafanapatam, em 1626, desabafa com o rei: «sempre os poderosos em toda a parte são favorecidos, e os mesquinhos nestas da India mui oprimidos deles» (AHU, Índia, caixa 10, de 20 Novembro). Por vezes procura-se reagir, e assim esse mesmo capitão, sabendo que o Vèdor que levantara o tombo em 1623 não tivera isso em consideração, propõe-se: «hei-de carregar sobre os poderosos, o que está mal lançado nos mesquinhos pelas olas antigas». Anos volvidos, em 1633, o capitão-geral de Ceilão escreve ao vice-rei, conde de Linhares. «Vou polla Ilha ouvir as queixas dos mesquinhos e as sem-rezões que nossos portugueses lhes fazem, porque me tenho persuadido que o fundamento da conquista a-de ser Justissa e razão, porque debalde sugeitaremos com as armas os corpos, se os ânimos dos naturais estiverem alheos da nossa benevolenssia.» (*Diário do 3.º conde de Linhares*, p. 66).

Em contraste com a situação do povo comum, dos mesquinhos, a opulência das aristocracias e a riqueza dos meios comerciais, que espanta inclusivé um italiano como Empoli e leva Albuquerque a esta imagem: «Grande lago de mercadorias é a Índia, e grande soma de ouro e prata ha nela, e grandes são os ganhos.» (*Cartas*, I, p. 274). Na realidade, são tão grandes os ganhos dos tratos de cá (Oriente) e tão grossa a mercadoria e riqueza da Índia, que riso é falar no ganho da pimenta (idem, pp. 404 e 273). Dois terços de século depois, o correspondente dos Fugger em Cochim constata igualmente que «comprar e vender aqui é de maior proveito do que expedir mercadorias para Portugal» (*The Fugger News Letters*, I p. 46).

Isso leva os que vão para o Oriente a enraizarem-se e a viverem a vida nesse quadro novo, conforme explicam, a meio século de distancia, o piloto João Galego e o governador Van Diemen (escrevendo aos directores da Companhia holandesa das Índias Orientais). Daí o não deverem confundir-se as vicissitudes da rota do Cabo com as da presença portuguesa no Oriente, em constante adaptação a sucessivas transformações.

Os Quelis ou Quelins (Klings) são os dravidianos de Coromandel, e, mais geralmente, os originários da costa oriental da India ate ao rio Kistna.

CAPÍTULO XI

# O Levante e a Rota do Cabo

A evolução da conjuntura político-económica no Próximo Oriente, no ocaso da Idade Média e dealbar dos modernos tempos, estaria duplamente ligada à história de Portugal: por um lado, dela é que teria nascido a demanda do caminho marítimo para a Índia e, em suma, toda a expansão oceânica e mesmo marroquina; por outro lado, a carreira do cabo de Boa Esperança é que teria arrastado o declínio mercantil e político-militar dos complexos egípcio-sírio e turco, bem como das próprias cidades italianas (pelo menos Veneza) e até do conjunto do Mediterrâneo.

## O Levante e a génese da expansão portuguesa

A progressão turca na primeira metade do século XV teria ameaçado gravemente a segurança da Cristandade e provocado aguda crise comercial pelo corte das rotas que articulavam a Europa e a Ásia; nestas condições, os descobrimentos e conquistas portuguesas teriam tido por objectivo resolver os problemas europeus que resultaram do imperialismo turco e do corso maghrebino. Estas ideias têm informado a historiografia portuguesa desde Oliveira Martins pelo menos. Para este historiador e economista, Ceuta, com que abre a expansão, era a chave marítima do império marroquino, e a conquista de Marrocos (pelo menos do litoral) garantia dois fins imediatos — um campo de exploração e o monopólio do comércio sudanês — e outro indirecto — abria o caminho do Oriente através de África, o caminho do comércio da Índia; no conjunto, o movimento prender-se-ia a toda uma corrente na Cristandade que visava a ferir o Islame pelas costas, apoiando-se no Preste João. Para Sérgio (1918-1919), no início do século XV confluem em Portugal uma crise de subsistências, que só afecta este reino, e uma crise comercial, de âmbito euro-

peu. Se a escassez de cereais desde Afonso III impeliu a ir buscá-los ao celeiro marroquino, a progressão turca no Levante, substituindo a civilização mercantil árabe por uma civilização guerreira, punha um dos maiores problemas da história mundial, interceptando as tradicionais vias de trocas entre a Índia e a Europa. Segundo Jaime Cortesão (1931), a subida dos preços das especiarias com os intermediários, a escassez de metal amoedado e a falta de segurança nas comunicações devida à pirataria dos infiéis concorrem a tornar aflitiva a situação do comércio rico na Europa ao findar o século XIV. Os Muçulmanos erguem obstáculos formidáveis à penetração comercial dos Cristãos através do Levante e Norte de África; ora a feição marítima e mercantil da Europa no Outono da Meia Idade impulsionava fortemente à busca do ouro sudanês e das especiarias asiáticas. Aliás disso, a Cristandade, unificada pela Igreja, contrapunha-se como bloco ao bloco islâmico, e os dois temiam-se e cobiçavam-se mùtuamente. Em 1940 Cortesão é levado a imputar fundamentalmente à ameaça turca, cada vez mais intensa na primeira metade de Quatrocentos, a causa decisiva das navegações portuguesas. Não que o nosso país estivesse interessado no comércio levantino ou sequer que o seu nível económico (atrasado relativamente à Itália e à Flandres) solicitasse a expansão; mas Portugal viu com agudeza o perigo catastrófico que pendia sobre a Cristandade: «Foi à luz do que se passava no Levante que o Extremo Ocidente ganhou a consciência da missão que as condições geográficas lhe apontavam.» Informado por D. Pedro e pelo Papa, o infante D. Henrique concebe o plano de destruir o Islame no Oriente, debelando assim «o desastroso alcance da invasão otomana sobre a economia e a civilização europeias». Sapar-se-iam as bases económicas do império muçulmano, que eram o ouro da Guiné e as especiarias orientais. A lentidão da circum-navegação africana levaria mesmo o Infante a lançar as suas caravelas através do oceano quer em busca da passagem do Noroeste quer para encurtar a do Sueste. Em 1960, colocando-se embora num equilíbrio entre as suas posições de 1931 e 1940, mantém que, quando todas as forças do Ocidente chegavam ao apogeu e um novo horizonte espiritual lhe dilatava os horizontes, se deu «um súbito desenvolvimento do poder turco no Levante e no Sueste da Europa e um recrudescer da pirataria muçulmana, que tinha como base de operações os portos do Norte de África. Não só fecharam ao comércio cristão os portos da Síria, do mar Negro e de Constantinopla, testas de estradas comerciais que ligavam a Europa ao Oriente, como também a segurança no Mediterrâneo se tornou mais precária» — o próprio estreito de Gibraltar teria sido bloqueado. Obstrução, portanto, das vias do ouro sudanês, por um lado, e das vias das especiarias asiáticas, por outro, provocando a alta de preços e a fome da moeda. Assim, a génese da expansão só pode «entender-se quando considerado Portugal parte integrante e extremamente sensível da Cristandade, ameaçada progressivamente pelos Turcos desde os começos do século de Quatrocentos». Conquanto descartando a intervenção do espírito de cruzada, não era outra a posição de Veiga Simões em 1938: «As rotas do Levante haviam sido cortadas pelos Turcos; a rota do Sul, através do

mar Vermelho, fora monopolizada pelo Egipto, que a explorava a seu talante, carregando-a de alcavalas, encarecendo o produto, rarificando-o nos grandes mercados do Norte.» Ora, «só o comércio rico do Oriente teria um volume capaz de poder ser expresso» na massa de ouro do Sudão, sem aquele estéril: este, tinham-no estancado as perturbações no Norte de África e a pirataria tornara instável a navegação pelo Estreito: «Com o avanço muçulmano dos fins do século XIV a Europa perdeu o contacto com as regiões auríferas do centro africano e ficou limitada à sua produção interior.» O duplo objectivo, com a sua interconexão, surgiu graças ao «conhecimento exacto do mecanismo do comércio rico» que D. Pedro trouxera da Hungria. Lá fora, Henri Sée, por exemplo, explicava a expansão europeia por quatro ordens de factores: a ameaça turca, a vontade de quebrar o monopólio italiano do comércio oriental, o espírito cristão de apostolado e os novos recursos técnicos — astrolábio, bússola, etc. (*Histoire économique de la France*, I, Paris, 1939, pp. 79-80). Ainda posteriormente Herbert Heaton atribuiu à «menace to the Christian world» que constituía a nova vaga muçulmana — a dos Turcos Otomanos — o projecto henriquino de lançar um ataque pela retaguarda, juntando forças com o Preste João (*Economic History of Europe*, New York, 1948, pp. 236-237). Os historiadores italianos, por exemplo R. Lopez, estão evidentemente interessados em relacionar a expansão portuguesa e castelhana com os problemas do Levante: as dificuldades no trato das especiarias e, de maneira mais geral, aquelas com que o comércio italiano (pelo menos o não veneziano) esbarrava do Nilo ao mar Negro levariam os negociantes genoveses e outros a buscarem vias de acesso pelo oceano e dar-lhes-iam disponibilidades de capitais para investirem nos empreendimentos marítimos dos povos atlânticos, a que faltariam quer os meios materiais e técnicos, quer a consciência dos problemas e dos fins para se aventurarem por iniciativa própria a devassar os mares. Reconheça-se de bom grado que esta explicação vale para aquilo a que chamámos a primeira tentativa de expansão oceânica, contra-ataque ao imperialismo seldjúcida: mas, processando-se de cerca de 1290 a meados de Trezentos, saldou-se por um fracasso. E a segunda expansão, a quatrocentista, não tem, tudo o indica, nada a ver com aqueloutra. Notemos, antes de mais, que o Próximo Oriente se constelou polìticamente, desde remotas eras, em dois grandes complexos: é, desde a segunda metade do II milénio a. C., o Egipto e a Síria, por um lado, é, desde o I milénio a. C., os Bálcãs e a Ásia Menor, por outro. Ora, de meio do século XIV a 1516 o império mameluco aglutinará com notável estabilidade a primeira configuração geográfica — apenas um ligeiro recuo ante a avalanche timúrida e a anexação da Arménia Menor (Cilícia) em 1375, em detrimento dos Turcomenos Karamanes. Além disso, desde o Outono de Trezentos que o complexo egípcio-sírio é arrastado na regressão económica geral (que também afecta a Europa) e aí se prolongará durante a maior parte de Quatrocentos: empobrecimento da circulação de espécies áureas e argênteas (ligado à contracção mineira do Centro e Leste europeu), diminuição da população, decréscimo da produção agrícola, redução da área culti-

vada (o imposto fundiário, que se vira multiplicado 3 ½ vezes nos 200 anos até final do século XIII, cai a menos de ⅕ entre esta data e o começo do século XVI); a produção industrial decai igualmente — o número de teares em Alexandria, de alguns milhares no século XIV, desce vertiginosamente a uns 800 em 1434 (E. Strauss, *Prix et salaires à l'époque mamlouke*, na «Revue des Études Islamiques», 1949). Não era, pois, daqui que vinha qualquer ameaça à Cristandade. Voltemo-nos para o interior do continente asiático. De 1209 a 1234 os cavaleiros mongóis tinham conquistado da Coreia à Pérsia, em 1237 começaram a submergir a Rússia meridional, desferindo rudes golpes no Leste europeu. Depois avançam no Próximo Oriente (Baghdad cai em 1258) e até 1279 conquistarão a China do Sul. No ímpeto inicial muito devastaram e cortaram várias rotas — por isso as caravanas da via central deslocaram-se para norte, indo desembocar a Tana (foz do Don) e Caffa (Crimeia). Mas às cavalgadas assoladoras e de pilhagem sucedera o império das estepes que breve se transformou em comercial e urbano. Não é o desmembramento em quatro khanatos que impede a persistência desta imensa unidade económica asiática e a «paz mongólica» que reina de 1280 a 1340. Então, é no império mameluco que o comércio cristão esbarra com dificuldades, e por isso intensifica-se nas escalas setentrionais e busca caminhos marítimos para as especiarias, como apontámos. Mas a meio do século XIV muda sensìvelmente o panorama da Ásia, convulsionada pela desagregação política mongol e progressos de novas forças islâmicas. A rota setentrional é ferida quase de morte — Tana e Caffa deixarão de ver chegar as caravanas do Cataio com a intensidade e regularidade de outrora. O tráfico torna a reanimar-se nas rotas centrais e meridionais, os Cristãos voltam a frequentar, numerosos e assíduos, a escalas mamelucas (o Papa anulara a proibição de comércio com o Infiel). Uma nova onda guerreira e sangrenta se encastela e desaba a partir de 1363 na Ásia central: as hordas turco-mongóis de Timur — o Tamerlão dos cristãos — irradiam depois de 1374 pela Pérsia e Irak, alcançando Baghdad em 1387; posteriormente ocupam o Cáucaso e uma faixa meridional da Rússia, parte da Índia e o Nordeste da Síria (arrebatado aos Mamelucos) e derrotam os Otomanos da Anatólia; senhoreiam assim as rotas centrais e a que, vindo do golfo Pérsico, pela Mesopotâmia passa a Damasco e Beirute; mas, longe de cortarem o tráfego, passada a desolação da conquista, reavivam-no, fazendo florescer como nunca Samarkande. Repare-se que este império timúrida, que se desagregará em 1405 com a morte do fundador, corresponde a outra configuração geográfica que desde o I milénio a. C. se desenhara do Alto Eufrates ao Indo e do golfo Pérsico ao mar de Aral e ao Cáucaso. O que é certo é que a violenta expansão timúrida enfraquece o império mameluco e vem atrasar por dezenas de anos o imperialismo otomano; aliás os cristãos entendem-se bem (sobre a base do equívoco) com esse impiedoso conquistador turco-mongol que, se tivesse chegado, com o auxílio da Cruz, a destruir os dois impérios do Crescente, teria representado para a Cristandade ameaça muitíssimo mais poderosa.

Desde meados do século XIV a pluralidade de principados turcos da Ásia Menor começara a unificar-se sob a acção da dinastia de Otman: com um pé em cada um dos lados dos Estreitos, os Otomanos conseguem, até fins de Trezentos, atingir o Danúbio em larga extensão, a norte, um meridiano a meio da Península Balcânica, a oeste, e ocupar a maior parte da Anatólia. O embate timúrida desconjunta em boa parte este edifício — Bajazeto é esmagado em 1402, perdendo assim a leste os benefícios da sua esmagadora vitória sobre os Cristãos em Nicópolis em 1396, a oeste. A Caramânia continuará independente até que em 1467 Kónia cai e em 1482 o reino desaparece — e nos seus portos os mercadores cristãos traficam activamente. Em 1416 a esquadra otomana é aniquilada pelas esquadras italianas em Galipoli. Mahomet I, que reina até 1421, mal consegue rehaver as perdas ao sul do Danúbio. Só com Murad II, que nesse ano lhe sucede, é reconquistado o Sudoeste da Anatólia e, nos Bálcãs, se avança para poente, até não longe do mar. Mas na Anatólia só com Mahomet II (1451-1481) os Otomanos voltam a senhorear o que já ocupavam no ocaso do século precedente. Assim, a tomada de Ceuta — 1415 — situa-se em acentuadíssimo refluxo otomano, e é ainda em plena maré vazia que se colonizam os arquipélagos atlânticos, se disputam as Canárias, se dobra o Bojador e alcançam os [illegible] de Guiné. E o que [illegible] no Maghrebe? Abra-se a mais autorizada *Histoire du Maroc*, a de H. Terrasse (vol. II, Casablanca, 1950): de 1358 a 1465 é «a decadência da dinastia merínida, ora dominada pelos vizires, ora sob tutela nasrida, sempre num Marrocos esfacelado, em que várias das cidades são pràticamente autónomas. Deste modo, por toda a parte, de meados do século XIV a meados do século XV, o Islame atravessa profundíssima crise e não está em condições de constituir ameaça, a não ser nos Bálcãs, e mesmo aqui só em alguns períodos. Entre Marrocos, império mameluco, sultanato otomano, não há o mínimo acordo, não há jamais acção conjunta. Qualquer acção cristã contra o Egipto e Síria serviria apenas a causa do imperialismo otomano. Por estas razões, é totalmente inconsistente a hipótese de que a expansão portuguesa poderia visar libertar a Europa do perigo turco, que só nos Bálcãs podia ser combatido e só lucraria com o enfraquecimento mameluco e marroquino, pois o império egípcio-sírio é que lhe barrava o domínio do Levante e, logo, do Mediterrâneo oriental. A história político-militar do Próximo Oriente é bastante bem conhecida, na sua cronologia e geografia, para nos reservar qualquer surpresa, e só podemos explicar a posição da historiografia portuguesa se atentarmos em que nunca se preocupou por estudar essa história nem sequer em livros fàcilmente acessíveis (mas a falta de enquadramento na evolução do mundo, efectivamente conhecida e não determinada por «teses», ou até de enquadramento na história peninsular, é uma das mais graves pechas da pesquisa histórica entre nós). Se a relacionação das conquistas em Marrocos e descobrimentos com a evolução político-guerreira do mundo levantino releva ùnicamente da fantasia e nunca assentou na mínima referência a fontes nem mesmo numa cronologia e geografia rudimentaríssimas, já a relacionação das crises comerciais que

teriam afectado o Levante com a expansão oceânica poderia ter alguns visos de possibilidade. Seria preciso admitir que logo de entrada essa expansão tinha em mira a Índia asiática e as especiarias, o que está muitíssimo longe de provado (tudo indica mesmo que só para o dealbar do terceiro quartel de Quatrocentos se começa a pensar nesses objectivos). Em França o preço da pimenta duplica no último quartel do século XIV em relação ao quartel anterior (pensar-se-ia em ligar essa alta à brutal expansão timúrida, se em Inglaterra não tivesse subido a meio de Trezentos, para voltar a baixar depois). De 1400 a 1525 o preço médio da pimenta não excede 5 francos por quilo, e esteve ao nível mínimo de 3 durante o segundo quartel, no reino francês; em Inglaterra mantém-se baixo de 1380 a 1520, com excepção da década de 1410-1420, situando-se o mínimo em 1440-1450. Em Veneza as especiarias também não sobem antes do final do século XV. Estão assim integradas no *trend* descendente que desde a Peste Negra afecta o mundo euro-asiático até o Outono de Quatrocentos. Tal curva não traduz escassez de especiarias nem era de molde a incitar a ir buscá-las a mercados longínquos. Aliás, como é que a rota do Cabo teria visado a resolver a crise comercial do Levante se, segundo os mesmos historiadores que o afirmam, a abertura desse caminho marítimo para a Índia é que teria provocado a decadência do comércio levantino? Dois manuais italianos de comércio do século XV, um, o de Uzzano, de 1440, o outro, *Il Libro di mercatantie*, da segunda metade, descrevem os mercados de Alexandria, Beirute e outros sem o mínimo sinal de inquietação, antes reflectem animadas transacções de todos os artigos que ao caso importam. O comércio italiano com o mar Negro, em especial o tráfico de escravos que aí se embarcavam para serem vendidos ao Egipto mameluco (os cristãos é que servem de intermediários no comércio de gado humano entre potências infiéis), não acaba, como se supusera, por 1410: Ch. Verlinden demonstrou a sua persistência até à tomada de Constantinopla (*La colonie vénitienne de Tana*, nos *Studi in onore di G. Luzzatto*, Milano, 1949). Depois, se os cristãos deixam de poder penetrar no mar Negro, comerciarão todavia em Constantinopla e noutros portos do Grão-Turco. Mas as grandes vias do tráfico Oriente-Ocidente estarão até 1516 nas mãos do império mameluco e, quanto à transcontinental e à que vem de Ormuz por Bassorah e Baghdad, do império persa; se motins internos ou a rapacidade ocasional de funcionários ou dos nómadas as podem perturbar, no conjunto a circulação é perfeitamente normal e os direitos moderados (o Soldão do Egipto cobra 10% nas alfândegas). Os cronistas portugueses quinhentistas que narram a descoberta do caminho marítimo para a Índia descrevem-nos todos as rotas levantinas, até à viagem do Gama, permanentemente sulcadas pelo comércio das especiarias, seda, porcelanas e outros artigos orientais. Durante todo o século XV os *zecchini* — ducados de ouro venezianos — impõem-se na circulação monetária do Índico, e os sultanis mamelucos seguem-nos logo em segundo lugar. Acompanhemos porém dois ou três viajantes ao Levante. Em 1384 Frescobaldi embarca em Veneza numa grande *cocca* que leva peregrinos; além de espécies de ouro e prata vão letras de câmbio

para Alexandria e Damasco. Da primeira dessas cidades aonde vêm todas as caravanas diz-nos que «è mercantesca terra, e spezialmente di spezierie, e zucchero, e drappi di seta.» O Cairo é «doviziosa d'ogni bene, e massimamente di zucchero, e di spezierie, e d'ogni vettovaglia». Indo pelo monte Sinai, avista no mar Roxo «gran quantità di vele. Erano navi che recavano spezierie delle parti d'India; e poi le carovane le portano al Cairo, e per lo Nilo vanno in Alessandria, e per altra via le levano e vanno in Damasco.» Nestoutra cidade, «piena di gente, così è piena di mercatanzia e d'artefici, ed ogni arte ha sua stanza di per sè in vari luoghi», onde encontrou inúmeros venezianos e catalães, vê partir a caravana para a Meca «per lo perdono e per la mercatanzia che cercano delle parti d'India.» Vai reembarcar noutra *cocca* veneziana em Beirute, bom porto; «quivi si pone ciò che vuole mandare o trarre di Damasco.» Sessenta anos depois, Bertrandon de la Broquière visita a Terra Santa e a Síria. Em Beirute e Damasco encontra numerosos mercadores franceses — entre eles o poderosíssimo Jacques Coeur —, venezianos, florentinos, genoveses, catalães; os seus compatriotas tinham ido «pour achepter aucunes marchandises et denrées comme espices et autres choses.» Na segunda cidade assiste à chegada da caravana da Meca: 3 000 camelos, que levaram dois dias e duas noites a entrar em Damasco, e onde vinham mouros, turcos, bárbaros, tártaros, persas; é que a Djeddah, o porto de Meca, «amainent ceulx de la terre du Preste Jehan [curiosa confusão, que deixa perceber a persistência da concepção asiática] en gros vaissaulx les espices et aultres choses qui viennent du pays et là les chargent toutte ceste secte de gens sur cameaulx et aultres bestes et les mainent au Caire, à Damas et aultres lieux comme chacun scet.» Todos os anos uma caravana liga Brusa, na Ásia Menor, a Meca, passando por Damasco, sob a chefia de um negociante de vulto nomeado pela Sublime Porta; naquela com rumo ao norte em que foi La Broquière iam 400 a 500 pessoas, e os camelos e mulas «portoient les espices.» Thenaud, em 1511, está em Alexandria, onde há dois *fonduks* venezianos, um genovês e outro castelhano; em Março assiste à chegada ao Cairo da caravana da Meca, cujo fim é a mercadoria e a peregrinação: traz «grande quantité d'espiceries, drogues, pierres précieuses et odeurs». Ao porto de Ziden «viennent les nefz de Indie, Ethiopie, Perse et Arabie la fertille, pleines de marchandises et pélerins.» Em Junho de 1512 parte do Cairo intérmina fila de camelos que por Suez vai ao Tor buscar as especiarias. A persistência da geografia das rotas e dos fluxos mercantis é inegável. Mas documentêmo-la por outro lado. Na segunda metade do século XIV Al-Qalqashandi (trad. O. Spies, pp. 57-60) traça-nos toda essa cartografia. Do Egipto vai-se por Suez e Tor a Coçair e Aizab, daqui a Ádem e, atravessando o oceano, ao Sinde ou à Índia. Ora a *Suma Oriental*, de 1512-1515, indica-nos (pp. 331-332) vários itinerários em volta do mar Roxo: de Alexandria ao Cairo, e daqui quer a Almedina e Meca, quer por Suez e Tor a essa cidade santa, donde em ambos os casos por Judá (Djeddah) se passa a Ádem, e deste porto a Cambaia ou ao Malabar e a Goa, ou a Bengala, Pegu e Sião; esclarece-nos, por um lado, que toda a mercadoria da Índia vai descarregar a Judá, e por

outro que de Alexandria passa a Veneza. Não diz outra cousa, ainda no século XV, a relação da *Viagem de Vasco da Gama* (pp. 68-69 da ed. Fontoura): de Malaca e Ceilão vem-se a Calicute, e daqui a Judá, continuando-se pelo mar Ruivo até Tuuz, junto ao monte Sinai, donde em camelos se vai ao Cairo e daqui de barco a Alexandria; neste porto carregam as galés de Génova e Veneza. Al-Qalqashandi fala-nos a seguir da via Alepo-Baghdad-Basra (Bassorah)-golfo Pérsico, e de Ormuz quer por terra ao Sinde, Índia e China, quer por navegação a Coulão (no Malabar) ou mesmo a Sarandib (Ceilão) e para além — Nicobares, Quedá (Kedah), China. Toda a correspondência veneziana do Levante registada nos *Diarii* de Marino Sanudo, bem como as fontes portuguesas documentam essas outras rotas pelo golfo Pérsico. Mas em todo o século XV não há interrupção das galés venezianas de Beirute e Alexandria, como não a há das genovesas, salvo episòdicamente; e é precisamente em 1422, quando os historiadores portugueses consideram dramática a situação no Levante, que Florença estabelece por seu turno uma carreira de galés para Alexandria; se é interrompida de 1424 a 1432, é devido à guerra com Milão; em 1445 a carreira é regular tanto para o Egipto como para a Síria, e em 1460 é duplicada (Heyd, t. II, pp. 478-487). Se houve deslocações de rotas — e houve-as várias vezes —, nunca estiveram todas simultâneamente obstruídas, nem sequer qualquer delas o foi no século XV, caravanas e frotas circularam como de costume, o tráfico não foi afectado a não ser muito transitòriamente pelas vicissitudes político-guerreiras. Assim como o fluxo e refluxo de impérios e suas armas e dominações no Próximo Oriente não tem rigorosamente nada que ver com a expansão portuguesa, também a génese das navegações oceânicas e das conquistas marroquinas, ou sequer o seu ulterior alargamento de modo a visarem a Índia asiática das especiarias, não podem relacionar-se com qualquer interrupção das rotas levantinas ou inacesso do comércio às Escalas egípcio-sírias e turcas, pois nem aquela nem este se deram durante toda a era quatrocentista. Quando, para o último quartel do século, se passa a visar, em Lisboa, o longínquo Oriente da pimenta e das drogas, é uma economia atlântica em ascensão que entra em concorrência com a economia tradicional do Mediterrâneo. Relacionar as conquistas e descobrimentos portugueses com o imperialismo otomano, ou mesmo, mais geralmente, islâmico, é transpor para o século XV uma geografia e uma proporção de forças do século XVI, e até posterior a 1517: só nesta data a Sublime Porta anexa a Síria e o Egipto, passa a interferir, pelo mar Roxo, no Índico (com base no golfo Pérsico apenas interferirá a partir do meio de Quinhentos), e só mais tarde se liga a Argel, e ainda depois é que os Turcos utilizarão bases marroquinas para o seu corso.

## A Rota do Cabo e a subsequente evolução da conjuntura levantina

No *Esmeraldo*, entre 1505 e 1508, Duarte Pacheco louva D. Manuel porque, com o descobrimento do caminho marítimo para a Índia, «conquistou e cada dia

conquista os Índicos mares e Asiáticas ribeiras, matando, destruindo e queimando os Mouros do Cairo e d'Arábia e da Meca, e outros moradores na mesma Índia, e sua frota, que o trato da pedraria preciosa, perlas e especiaria com sua navegaçam por longa antiguidade de oitocentos anos e mais possuiam»; agora, não só muitos são tornados à santa fé «e a suja seita de Mafoma cada vez vai mais em abatimento e destruiçam minguando», como «em tal maneira sam os Mouros destruidos e sua frota, que onde de suas mãos os Venezianos haviam a especiaria e outras cousas com que abastavam Europa, África, e parte d'Ásia, agora nenhũa cousa teem nem podem haver» (liv. IV, cap. 3). Em 1513 Albuquerque regista que por respeito dos roubos e tiranias que faz o Soldão é fugida grande parte dos mercadores do Cairo — mouros e judeus — e são entrados na Índia, porque do trato da especiaria não têm já nenhum proveito (*Cartas*, I, p. 239). E pela mesma altura Tomé Pires diagnostica a crise do império mameluco, e entre as suas causas conta o facto de, sendo a passagem da especiaria pelo Cairo uma das mores rendas de que se mantinha, agora já ter muito pouca (*Suma Oriental*, p. 331). Se assim é do lado português, não é outra a interpretação do lado italiano — um dos grandes prejudicados. Vejamos o que escreve, por exemplo, o florentino Andrea Corsali em 1516: «Dopo la venuta de Portughesi [às Índias Orientais], mancando l'utilità di dette terre, e soggiogate la maggia parte d'esse, si ritrasseno mercanti principali per la terra ferma, e per altre parti dove navigano i Portughesi, il che commincio annullare il nome, e la grandezza di tal terre [Calicute, Ádem, etc.]. Questo fu non solamente detrimento per l'Índia, ma del Cairo et di Venetia ancora, che tenevano la principal entrate di spetiarie, perche essendo i Portughesi signori del mare, non lassano trare nessuna sorte di esse, nè navigare senza loro licenza, o senza pericolo della vita, o di perpetua servitù: laquel licentia di andare a Mori non concedano. Onde la navigatione delle spetierie per Venetia, si puo dire essere del tuto perduta, per Alessandria, e per la Soria.» Já em 1503 o embaixador veneziano enviado ao Cairo qualificava as viagens portuguesas de «causa de grande ruina del Stato Veneto.» Ainda em 1580 Tron e Lipomani datam de cerca de 1504 o expirar do comércio da Síria e de Alexandria, à vista dos rios de dinheiro que Lisboa ganha com a vinda de especiarias e drogas, lamentam quanto assim «perdem os nossos Venezianos, pois eles eram quem, fazendo trazer estas preciosas mercadorias pelo mar Roxo a Beyruth e a Alexandria, dali as transportavam a Veneza nas galés de alto bordo.» Em suma: no próprio século XVI se considerou generalizadamente que a rota do Cabo arruinara o Levante e a Itália.

Vimos que uma depressão longa afectara o Mediterrâneo oriental e central (como aliás boa parte do resto do mundo euro-asiático) de meio de Trezentos a meio de Quatrocentos; depois a curva geral volta a subir. Mas por 1494-1496 desencadeia-se uma crise de carácter agudo. O império turco debate-se com tremendas dificuldades financeiras. No Egipto e Síria sucedem-se motins, conspirações, razias dos nómadas, de modo que todo o comércio das especiarias se encontra comprometido.

Em Itália, é todo um cortejo de falências, e mais designadamente a derrapagem bancária, convulsionando em especial Veneza. Aqui, há que pôr em causa o aumento vertiginoso da dívida pública devido à guerra com o Grão-Turco, às ameaças francesas, aos sarilhos com Milão e ao imperialismo do doge Barbarigo. Como, porém, a crise não é só veneziana, há que imputá-la ao refluxo do tráfico do ouro no Ma-ghrebe e à diminuição dos envios de prata alemã para comprar as especiarias. Em 1499 e 1500 as galés não fazem a habitual carreira de Alexandria e Beirute. Por isso, em Londres, por exemplo, todas as especiarias sobem — ainda no segundo daqueles anos Priuli constata que «dala città veneta dependeva il montare et il callar de le spezierie, perchè da quella se forniva tuto il ponente et diversi altri lochi.» O prolongamento da guerra turco-veneziana levou a aparecer a concorrência no Levante: em 1501 as galés da Senhoria carregam 2 630 *colli* em Alexandria, enquanto Franceses e Genoveses conseguem já carregar 1 200. Em 1512 estão ancoradas nesse porto 3 galés venezianas e 5 naus francesas. Durante a primeira metade do século XVI os Venezianos detêm 50% do tráfico levantino, distribuindo-se os outros 50% por Franceses, Genoveses e Ragusanos. Tentemos determinar os efeitos da rota do Cabo. O mercado do Cairo-Alexandria é mais rudemente atingido e levará mais tempo a recuperar que o mercado de Damasco-Beirute. Até 1531, não há viagens em 1499, 1500 (até aqui devido à guerra com o Turco), 1504 e 1506; como anos quase vazios, 1517, 1519, 1523, 1524, 1529. Nos quatro anos de 1496-1498 e 1501, a média anual das especiarias desembarcadas em Veneza é de 2 671 *colli* para as galés de Alexandria e 3 402 para as de Beirute; de 1502 a 1513 será de 600 a 1 000 para cada uma dessas proveniências. A partir de 1514 a carga das galés de Alexandria não aumenta, mas a das de Beirute ultrapassa em geral 1 000 *colli* e atinge por vezes 2 000. A contracção, a começo de quase ¾ e depois de pouco menos de ²/₃, é mais acentuada nas especiarias do que na seda, porque esta vem da Pérsia trazida pelas caravanas e o bloqueio português não interfere no seu trato. O preço de quase todas as especiarias e drogas sobe no Cairo em 1497-1498: 60% o cravo, 90% a noz, mas tende em seguida a regressar ao nível anterior. Intervém agora a presença portuguesa no Índico: a alta afecta sobretudo a pimenta, que duplica; não admira, porquanto é a especiaria que dá lugar a um comércio de massa, mais facilmente interceptável, e além disso provém do Malabar, onde primeiro os Portugueses assentam pé. O gengibre beledi também é arrastado para a alta desde 1505, atingindo o maximo em 1524 (repare-se que também vem do Malabar): 6 vezes o preço de 1500--1503, e estabilizar-se-á em 4 vezes. As especiarias caras da Indonésia só sobem depois de 1513 ou 1514 — foi preciso que Albuquerque tomasse Malaca: cravo, noz e maça alcançam o máximo em 1520 — cinco a seis vezes os preços de princípios do século; depois baixam: os Portugueses não são tão exigentes quanto ao seu monopólio e a fiscalização é mais difícil. Ainda posterior é a subida da canela de Ceilão: em 1520 o seu preço é quatro vezes o que fora em 1501-1502. O prolongamento da depressão levantina, apesar das medidas de toda a sorte tomadas, força Veneza, de 1519

a 1530, a tentar carregar em Lisboa as galés de Flandres. Para fazer face à contracção comercial a saída era o fomento industrial: e a Sereníssima enveredou por este rumo, com êxito: a sua produção têxtil triplica entre 1516-1518 e 1531-1533, e cresce de 85% entre esta data e 1547-1549 (Sardella, em «Annales — Économies, Sociétés, Civilisations», II, pp. 195-196). Mas a depressão do Levante, que dura bem definida grosso modo o primeiro terço do século XVI, e ainda se mantém até meio, vai a pouco e pouco virar-se em novo período de prosperidade.

Os tráficos do Levante dividiam-se em duas grandes categorias. Por um lado, o comércio de longo curso, de produtos extremo-orientais ou da Ásia Média, em troca de produtos e espécies da Europa: cravo das Molucas, noz e maça de Banda, porcelana e seda da China, canela de Ceilão, pimenta e gengibre do Malabar, cauris das Maldivas, no sentido leste-oeste; prata, cobre, ducados de ouro, panos, coral, no sentido oposto. Por outro lado, os circuitos de média distância, a partir da produção persa, egípcio-síria, anatólia e das ilhas do Mediterrâneo oriental. De Chipre, por exemplo, todos os anos os Venezianos importam uns 2 500 sacos de algodão, fora o açúcar, sal e milhares de moios de grãos (*Diarii di M. Sanudo*, XXVII, p. 43, XLI, p. 16, XLV, p. 141, LV, pp. 121 e 196, XLVI, p. 479, entre inúmeros outros exemplos dos anos de 1518 a 1531). Em Constantinopla e Salonica também as naus venezianas carregam trigo (idem, XLVI, pp. 190 e 291). O algodão da Síria é exportado em elevada proporção para as escápulas italianas. No século XVII entrará neste circuito de médio raio o café da Arábia (Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant*, p. 410). A unificação dos dois complexos geográficos levantinos, o egípcio-sírio e o anatólio-balcânico, pelo império otomano, não podia deixar de favorecer estas transacções inter-regionais, pois, sem permitir de começo que os estrangeiros penetrassem para lá dos portos litorais, sempre os acolheu com toda a cordialidade. E acabou por favorecer a recuperação do tráfico de longo raio, vindo até a consentir que os Venezianos, Genoveses e outros passassem com as caravanas ao golfo Pérsico e à Índia.

De 1503 até meio de Quinhentos os Portugueses entravaram sèriamente o tráfego de especiarias pelo mar Roxo. Como esta via chegara a abastecer quase por si só os mercados do Levante (graças à caravana da Meca, que ligava Djeddah a Damasco, e à navegação até o Tor, aonde vinham os camelos do Cairo), a contracção mercantil atingiu todo o Mediterrâneo oriental. A política de bloqueio do estreito de Meca, ligada à cruzada, visava a assegurar a Lisboa o monopólio do fornecimento de especiarias e drogas à Europa. Mas os Portugueses não só deixaram aberta a porta do golfo Pérsico como até favoreceram esta via; por isso, graças às caravanas de Bassorah, até então de menor importância mas cujo papel vai avultar, Damasco pode recuperar parcialmente a sua actividade e prosperidade muito antes do Cairo, e Alepo vai ascender a passos firmes. A política de livre circulação por Ormuz impunha-se pelo facto de Portugal ter de se apoiar na Pérsia contra os Mamelucos primeiro, contra o Grão-Turco em seguida; e ainda por de Ormuz virem os cavalos e os larins

(e até o ruibarbo chinês) que a Índia não pode dispensar; uma vez sob controle português, não pode este querer outra cousa que não seja a prosperidade do empório, possível apenas pela manutenção e desenvolvimento do seu comércio: a incorporação, em 1543, da alfândega de Ormuz na coroa portuguesa reforçou, é evidente, tal orientação. Quando, em 1513, Albuquerque entra no mar Roxo, mais de 60 naus carregadas que para aí se dirigiam foram descarregar a Ormuz; no ano seguinte a presença da esquadra de Pêro de Albuquerque a cruzar no estreito de Meca desvia para aqueloutro empório mais de 50 naus que tencionavam ir a Ádem e Djeddah; e neste ano são ao todo mais de 150 naus que entram no golfo Pérsico para descarregar panos e especiarias. Albuquerque sabia aliás muito bem que por Bassorah ou pelas caravanas que partiam da terra firme em frente da ilha se espalhavam as especiarias pela Pérsia e pela Turquia — o que não o inquietava, pois a Sublime Porta ainda não avançara para sueste da Ásia Menor. Em 1529 viam-se em Bassorah numerosos navios vindos de Calicute e outros portos indianos com especiarias destinadas aos mercados sírios; em 1532 são nada menos de 300 navios que aí descarregam (*Viaggio di Coloqut*, ff. 110 e 118v). Os entraves à circulação pelo mar Roxo e a opulência de Ormuz e animação da via do golfo Pérsico levaram, como seria de esperar, o Grão-Turco a assenhorear-se do Irak, em 1534-1535; o emir de Bassorah teve de reconhecer a autoridade da Porta, e mesmo assim em 1546 um exército turco conquistou essa cidade. Mais ainda: uma poderosa armada de 30 unidades, capitaneada por Piri Reis, sai do estreito de Meca em 1551 e vai tomar Mascate — o fito era o senhorio do golfo Pérsico, mas falha e tem de refugiar-se em Bassorah, donde Sidi Ali fará nova tentativa, também vã, em 1554. O fracasso restabelece a normalidade da circulação por esta rota e as boas relações de Portugueses com Turcos. É por Ormuz, Bassorah e Alepo que as autoridades portuguesas da Índia enviam regularmente, quase todos os anos, notícias para Lisboa, por ser via mais rápida para tal do que a do Cabo. No último terço de Quinhentos e começos do século XVII Ormuz é, por tudo isso, o maior empório do Oriente. Os Turcos trazem-lhe espécies áureas e argênteas e barras de prata no valor anual médio de uns 2 milhões de cruzados. A transformação de vulto a assinalar é que Alepo (como regista Garcia de Orta, entre tantos), em plena ascensão e prosperidade, substitui Damasco-Beirute como mercado de contacto entre o comércio oriental e o Mediterrâneo. Além disso, os mercadores italianos e franceses, dobrado o meio do século XVI, penetram com as caravanas até Ormuz e chegam a passar numerosos à Índia.

Se, na primeira metade de Quinhentos, a política portuguesa foi de bloqueio do mar Roxo e de fomento da via do golfo Pérsico, conseguindo anemizar acentuadamente aquela, a verdade também é que, quaisquer que fossem as forças navais e militares mobilizadas para esse objectivo e por mais íntegras que fossem as autoridades encarregadas de aplicar essa política jamais o estreito de Meca poderia ter sido completamente cortado do oceano Índico, e quaisquer que fossem os recursos financeiros investidos jamais a rota do cabo de Boa Esperança teria podido eliminar

a primeira por completo. A economia indiana não dispensava os áureos sultanis egípcio-sírios, nem os xerafins de Ádem, nem o ópio cairiota, o coral e o açafrão mediterrâneos, a ruiva yemenita e tantos outros produtos; não podia igualmente privar-se dessas escápulas para a sua produção de especiarias e tecidos. Os Portugueses não podiam substituir os Muçulmanos e Gentios em todos os circuitos inter-regionais do Oriente, tanto mais que depararam aqui com poderosas corporações e companhias mercantis, de avultados capitais, dispondo de frotas numerosas, de estaleiros, em suma, de todos os recursos para sustentar a concorrência dos intrusos. Entre o começo e o meio do século edificou-se o Estado português das Índias Orientais, os Portugueses instalaram-se em número elevado em muitas cidades e imiscuíram-se nos circuitos inter-regionais. O complexo económico luso-oriental opõe-se de oravante aos interesses de Lisboa e da rota do Cabo. Designemos o seu peso a exercer uma pressão crescente, e deixemos de lado os qualificativos de «corrupção», «venalidade» e outros deste jaez dirigidos aos funcionários e mercadores portugueses por um governo longínquo ou por agentes seus ainda não enraizados e incapazes de compreenderem ou fingindo não compreender, esta realidade fundamental. Aliás, a partir do momento em que os Otomanos controlaram todas as escalas levantinas — 1517 — e todas as vias do Próximo Oriente, pela anexação do Irak — 1535 — e de Bassorah — 1546 —, a distinção entre a rota de Ormuz e a rota da Meca perdia, para a política portuguesa, todo o sentido. A partir de agora trata-se quando muito de reduzir os estragos — evitar que pelas Escalas do Levante cheguem à Europa quantidades de pimenta e outras especiarias e drogas que dificultem o escoamento de *stocks* lisboetas.

A rota do Cabo e os esforços no sentido de fechar o mar Roxo à navegação índica tinham afinal agravado poderosamente a decomposição do império mameluco, anemizando-lhe os circuitos de longo curso e assim sapando boa parte das bases financeiras do Estado, cujas despesas tornaram, de outra banda, muito mais pesadas, visto exigirem custosas intervenções navais e militares dentro do Estreito e fóra dele, até a longínqua Cambaia. As próprias fontes portuguesas coevas se gabam de tais golpes. Em 1515, quando o Soldão visita Alexandria, o burguês Ibn Yiâs constata com amargura: «Il n'y avait alors à Alexandrie aucun négociant important, ni musulman ni européen, car la ville était dans une situation déplorable, à cause de la tyrannie du gouverneur et de la rapacité des employés du fisc qui percevaient dix fois l'impôt du dixième. Aussi les commerçants d'Europe et du Maghreb s'abstenaient-ils de venir dans cette ville, ce qui précipitait sa décadence: on n'y trouvait pas de nourriture à acheter, disait-on, même pas de pain; de rares boutiques étaint ouvertes, mais la plupart étaint closes, faute de marchandises.» (Trad. G. Wiet, p. 391). A opressão fiscal resultava evidentemente da diminuição das receitas devida à crise do comércio e agravava-a por seu turno. Por isso a acção portuguesa é que pode dizer-se que permitiu ao Grão-Turco anexar, como fruto maduro, a Síria e o Egipto e levou portanto à formação da maior força do Islame que se contrapôs

à Cristandade. A política de cruzada, que coincidira até aí (decerto não por acaso) com o interesse do tráfico de especiarias pela carreira do Cabo, perde esta base material e além disso a sua própria razão de ser político-estratégica. Como, em compensação, o Turco fora derrotado em Diu e assim fracassara em implantar aí a base para um tráfico seu através do mar Roxo, Portugal passa à negociação. Em 1541 D. João III manda a Constantinopla o mercador Duarte Cataneo, natural de Chios, negociar a paz — pois nunca perde reputação quem a dá a inimigo vencido, e com nenhum outro meio poderia ter mais enfreados todos os reis da Índia: seria a paz por dez anos ao menos, os Portugueses forneceriam ao Turco até 3 000 quintais de pimenta postos em Bassorah à sua custa e despesa, e o Turco mandaria pôr 1 000 moios de trigo em cada um dos lugares portugueses da Índia. Como a Porta não quis aceitar fornecer o trigo, Portugal acederia a mandar pôr a pimenta em porto do esteito de Meca, onde os Turcos a iriam buscar, desde que se comprometessem a não voltar a intervir em pé de guerra no Índico. As negociações falham, é certo (*Anais de D. João III*, t. II, pp. 213-214 da ed. R. Lapa): é que o Grão-Turco pretendia deitar a mão à rota de Ormuz-Bassorah. Mas nem esta ulterior tentativa alterou o *modus vivendi* que se estabelecera. A expansão portuguesa acabara por favorecer o incremento do Islame — até na remota Indonésia — e a cruzada morrera. As realidades económicas e sociais revelavam-se mais fortes que uma ideologia anacrónica.

A esquadra do Malabar e a esquadra do estreito de Meca não bastavam senão em anos excepcionais para interceptar o tráfego. Em 1536-1537 foi uma imensa nuvem de paraus carregados de pimenta que de Ormuz passaram ao mar Roxo, ao passo que em 1545-1546 a acção da armada cortou todas as saídas clandestinas. As alternativas sucediam-se incansavelmente. Mas os próprios Portugueses participavam no tráfico por esta via, e as autoridades fechavam com frequência os olhos (quando não entravam no jogo), como explica Sasseti, não só porque «la grascia di quel santo [o dinheiro] può molto più che voi o io non possiamo», mas também para não irritar o Turco que não deixaria de reagir a um corte total do negócio; e assim «el tratto della Mecca e di tutta l'Arabaia è stato vivo fino a qui» (*Lettere*, pp. 314 e 331-332). Na primeira década de Quinhentos, em boa parte tapado o Malabar, são às 50 naus que vão de Malaca para o Estreito; tomada Malaca, o tráfico que os Portugueses querem impedir passa a fazer-se por Diu. Ocupada esta cidade, não só os próprios portugueses do Malabar e os interesses de Cochim e Coulão levam a reanimar aqui o comércio para o Estreito, como no Guzerate se dá o mesmo e os cartazes (*navicerts*) justificam o contrabando. Uma parte dos negociantes da Índia, e seguidamente mesmo de turcos, vão estabelecer-se em Samatra e organizar a grande exportação da pimenta desta ilha e de Java, de qualidade superior, bem como de todas as especiarias e drogas malaias em direitura para a Meca. Teria sido necessário aferrolhar o Bab el-Mandeb, num extremo, e o Achém, no outro, com fortalezas e esquadras, e manter Socotorá ocupada, se se pretendia realmente asfixiar a via do mar Roxo. O que ultrapassava claríssimamente os meios disponíveis —

e além disso, o facto de nunca os Portugueses se terem fixado na boca do Estreito não indicará precisamente que os que estavam na Índia tinham interesses nesse tráfico abominado oficialmente? A sua participação documenta-se largamente (veja-se atrás o capítulo sobre o *Oceano Índico*). E se aí se tivessem instalado, não podiam deixar de fomentar essa via, como fizeram em Ormuz. A meio do século XVI, é um animadíssimo quadro que do mar Roxo nos pinta Belon du Mans. De 1554 a 1565 por esta via afluem ao Mediterrâneo entre 20 000 e 40 000 quintais de pimenta por ano — tanto quanto pela rota do Cabo, se não mais (Braudel, *Méditerranée*, pp. 428-429). Em 1599-1603 o comércio veneziano em Alepo vale um milhão e meio de ouro anualmente, e o dos outros cristãos outro tanto (idem, p. 447). O progresso das relações com o Levante é o facto predominante da história do comércio francês no século XVI (H. Sée, *Histoire économique de la France*, t. I, p. 108). Por uma memória francesa de entre 1550 e 1556, sabemos que a França importa de Itália e Próximo Oriente especiarias e drogas no valor de 400 000 libras, ao passo que de Portugal lhe vêm no valor apenas de 300 000. Folheemos os *Colóquios* de Garcia de Orta (1563). À Índia vão cada dia mercadores turcos buscar benjoim (t. I, p. 106 da ed. Ficalho). Os Portugueses vendem aos Turcos lacre do Pegu (t. II, p. 32), e os mercadores gentios e mouros exportam para a Turquia o linaloés que vem de Malaca à Índia (t. II, p. 55). Do Guzerate vai tamarindo e turbite para a Turquia, seguindo do último grandes quantidades (t. II, p. 330). A Diu concorrem mercadores turcos e rumes (t. II, p. 339). Os Turcos são os principais compradores de diamantes da Índia (t. II, p. 202); daqui recebem espódio (t. II, p. 302). As cubebas, provenientes da Sunda e Java, seguem pela Índia para os Turcos, que delas muito consomem (t. I, pp. 290-291). O costo vai por Ádem para a Turquia (t. I, p. 257). A canela é transportada pela rota de Ormuz até Alepo (t. I, p. 261). A própria pimenta do Malabar é levada em abundância para o mar Roxo pelos Mouros, apesar da proibição do rei de Portugal (t. II, p. 241). A continuidade do afluxo de mercadorias orientais ao Levante explica a continuidade do tráfico veneziano no Mediterrâneo oriental. Pela rota de Ádem, Judá, Cairo, Alexandria transportava-se grande quantidade de drogas que as galés venezianas iam buscar a esta última cidade; por aqui recebiam o aloés da Índia e Socotorá (t. I, p. 27). Em Alexandria, Beirute e Trípoli de Síria abastecia-se o comércio veneziano de cálamo aromático (t. I, p. 143), e naquele primeiro porto carrega cardamomo (t. I, p. 178), cássia fístula (t. I, pp. 198-199), costo (t. I, pp. 258-259) e zerumbete (t. II, p. 366), tudo mercadorias originárias da Índia e entradas por Ádem. Os mercadores da Sereníssima, que aliás frequentavam Diu (t. II, p. 339) e estavam estabelecidos em Goa (t. I p. 333), adquiriam em Alepo o espiquenardo da Índia (t. II, p. 298), e em Trípoli e Alexandria o ruibarbo da China (t. II, p. 276). A tal ponto o comércio entre o Levante e Veneza era activo e amplo, que Alepo, cidade da Síria, era, no tempo de Garcia de Orta, mais do que nunca escala da Índia para o Poente (t. II, pp. 260-270). Frei Pantaleão de Aveiro, que visita Veneza na segunda metade do século XVI,

descreve-no-la em extraordinária opulência, o porto coalhado de navios, a carga e descarga constante de mercadorias, a faina incessante nos arsenais, o fortíssimo volume do comércio. Em 1565 também mestre Afonso visita «a riquíssima e nomeada cidade», e a diz «hũa da mores cidades do mundo e dos mais superbos e sumptuosos edifícios» (pp. 302-303 da ed. Baião). Vinha este português de Ormuz com notícias do governador da Índia. Seguira em cáfilas por Lar, Xiraz, Hispahan, Kachan, Kum, até Tabriz, centro de muito trato, onde vêm mercadores da Rússia, Veneza e Turquia, pois é empório da seda (pp. 188-200). De Tabriz, pelos ásperos caminhos da Arménia e Kurdistão, passa a Alepo, centro de exportação de especiarias, sedas, pedraria, chamalotes para Veneza e França; aqui encontra muitos mercadores venezianos e franceses, e mesmo portugueses e espanhóis (judeus) (pp. 249 e 264). Mas indica que cáfilas ligam todos os anos Bassorah, atravessando o deserto, a Baghdad e a Alepo (pp. 169-170). Calcula Lybyer que no século XVI a rota do Cabo desviou apenas $^1/_3$ do tráfico de longo curso, e que só por alturas de 1600 passa a ter maior importância do que as do Levante. Para o outono do século XVII, segundo Masson (*Histoire du commerce français dans le Levant*, t. II), o comércio levantino é, para a Inglaterra e Holanda, quase de igual importância que o comércio pela rota do Cabo; e para a França é o seu mais importante comércio externo. Para Portugal a situação mudara profundamente: em 1606 uma nau de Marselha desembarcara em Lisboa anil, noz muscada e incenso que essa cidade provençal recebera das Escalas do Levante. Não se volta, evidentemente, à situação anterior à viagem do Gama; mas era toda uma política que saldava em fracasso, todo um ciclo económico que se fechava.

E assim, em 1674, um relatório italiano constata que «Di quì [Lisboa] non si manda niente a Smirna, Aleppo et Alessandria».[1]

[1] Publicado por Guido Batelli, no *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, n.os 9-10, 1935, p. 339.

Quanto ao império turco, dispomos agora de excelente visão de conjunto desde 1300 a 1923, de sólida erudição e inovadora problematização, pelos melhores especialistas:

MANTRA (Robert), direcção de, *Histoire de l'Empire Ottoman*. Paris, Ed. Fayard, 1989.

CAPÍTULO XII

# A economia monetária e o comércio a longa distância

## Do século XV ao século XVIII

Que a moeda unificou o mundo, e todo o modificou: constata-o o economista italiano Montanari em 1683: pois a «moneta, cui mediante si è cosi fattamente diffusa per tutto il globo terrestre la communicazione de' popoli insieme, che può dirsi esser il mondo divenuto una sola città, in cui si fa perpetua fiera d'ogni mercanzia e dove ogni uomo, di tutto ciò che la terra, gli animali e l'umana industria altrove produce, può mediante il danaro, stando in sua casa proveedersi e godere.» (*La Zecca in consulta di Stato*, cap., II, p. 225). Mas se a economia monetária transformou a ecúmena como que numa cidade única, as massas de metais amoedáveis e de espécies distribuem-se desigualmente, determinando e sendo determinadas pelos fluxos de bens e meios de pagamento na teia mundial de rotas. Escrevendo em 1732 (embora o *Essai sur la nature du commerce* só saia dos prelos póstumo, em 1756), Cantillon espanta-se com «la disproportion de la circulation de l'argent en Angleterre et en Chine. Les manufactures des Indes, comme les soieries, les toiles peintes, les mousselines, etc, nonobstant les frais d'une navigation de dix-huit mois, reviennent à un très bas prix en Angleterre, qui les paieroit avec la trentième partie de ses ouvrages et de ses manufactures si les Indiens les vouloient acheter. Mais ils ne sont pas si foux de paier des prix estravagants pour nos ouvrages, pendant qu'on travaille mieux chez eux et infiniment à meilleur marché. Aussi ne nous vendent-ils leurs manufactures que contre argent comptant, que nous leur portons annuellement pour augmenter leurs richesses et diminuer les nôtres. Les manufactures des Indes qu'on consomme en Europe ne font que diminuer notre argent et le travail de nos propres manufactures.» (3.ª Parte, cap. 1). Os efeitos sobre a indústria europeia iriam contribuir para desencadear a Revolução Industrial.

Por outro lado, a saca de prata para o Oriente implicava mercados de produção em crescimento do metal branco; se de início as barras argênteas da Europa de

Leste e Centro contrabalançaram a procura, depois o aumento desmedido desta lançou a mineração do Novo Mundo, como Montesquieu bem se apercebeu: «L'effet de la découverte de l'Amérique fut de lier à l'Europe l'Asie et l'Afrique. L'Amérique fournit à l'Europe la matière de son commerce avec cette partie de l'Asie qu'on appela les Indes Orientales. L'argent, ce métal si utile au commerce comme signe, fut encore la base du plus grand commerce de l'univers comme marchandise. Enfin la navigation d'Afrique devint nécessaire: elle fournissait des hommes pour des mines et des terres d'Amérique.» (*De l'Esprit des Lois*, 1748, liv. XXI, cap. XXI). Interdependências que se teceram e que, como Montanari notara, pela difusão da moeda tornam o planeta como numa só cidade. Mas modificando o desenho das vias de comunicação, creando-as novas, apagando as tradicionais, e assim alterando as posições dominantes e dominadas das economias, como também notou Montesquieu. Se os *Lusíadas* são o poema, com os encantos da *Odisseia* e as magnificências da *Eneida*, da volta pelo cabo de Boa Esperança, para finais do século XVII e começos do XVIII os Venezianos deixam de manter os tratos com os Turcos e a Itália passou de centro do mundo para um canto dele; é que o comércio nas escalas do Levante depende do comércio que as nações fazem nas duas Índias — Ocidentais e Orientais (ob. cit.).

A análise do tráfico inglês com o Oriente nesta época permitir-nos-á precisar e medir tais mudanças e estruturas alteradas. De 1708 a 1733 inclusivé a Inglaterra exportou para as Índias Orientais mercadorias e espécies no valor global de £ 14 979 621, sendo 81,4% em numerário e tão-só 18,6% em bens. Ou seja, ao todo,

| | | |
|---|---|---|
| a) mercadorias equivalentes a | 24 835,218 kg ouro = | 335 973,069 kg prata |
| b) numerário equivalente a | 108 483,408 kg ouro = | 1 562 746,368 kg prata |

Durante estes 26 anos as médias anuais são pois:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| a) mercadorias | £ 107 325,9 | = | 955,200 kg ouro | = | 12 922,038 kg prata |
| b) numerário | £ 468 813,3 | = | 4 172,438 kg ouro | = | 56 445,121 kg prata |

Se compararmos com a amoedação em Inglaterra, vemos que em ouro se cunharam, de 1709 a 1733, 4 189,25 kg ( = 524 451 £) por ano, quere dizer, o mesmo que se enviava em numerário para o Oriente; e em prata, de 1702 a 1763 sairam dos cunhos em média anual 2 071,556 kg ( = 17 200,7 £), ou seja 1/28 da saca de espécies para além do Cabo. Ora os envios eram quase todos em metal argênteo. Portanto não é da sua amoedação própria que a Inglaterra tira a saca para o vórtice oriental; tem de obter os reales — piastras e patacas — espanhóis a fim de os reexpedir (sem que por seu turno entrem na circulação interna).

Em outra escala, a estrutura monetária do tráfico da Companhia Inglesa das Índias Orientais era já a mesma quando em 1621 Thomas Mun alegava precisamente

que a Inglaterra não era sangrada por tal tráfico em espécies ou metais amoedáveis visto que toda a saca para lá do Cabo se fazia com reales de a ocho (e alguns dólares). Durante os 19 anos de 1601 a 1620 os navios da Companhia teriam levado:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| a) numerário | £ 548 090 | = | 4 878 kg ouro | = | 65 990 kg prata |
| b) mercadorias | £ 292 286 | = | 2 601,345 kg ouro | = | 35 191,234 kg prata |

A média anual seria de:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| a) numerário | £ 28 846,8 | = | 256,7 kg ouro | = | 3 473 kg prata |
| b) mercadorias | £ 15 383,5 | = | 136,9 kg ouro | = | 1 852 kg prata |

No entanto, quanto aos artigos de exportação, os últimos três anos representariam mais do que os dezasseis primeiros, o que daria anualmente para o período inicial £ 9 134 e para o curto final £ 48 714. Assim sendo, a cunhagem anual de ouro de 1605 a 1641, de pouco mais de £ 174 500 ( = 1 676 kg), satisfaria as necessidades do comércio do Oriente; mas como o numerário necessário é de prata, e as cunhagens desta, de 1610 a 1619, ficaram em média anual por £ 10 153 ( = 1 222 kg), o mecanismo consiste em atrair piastras, patacas e dólares e lançá-los para os mercados asiáticos. Todavia a cunhagem argêntea aumenta sensacionalmente durante os quarenta anos até 1659: £ 243 194 ( = 29 280 kg); não são porém as espécies inglesas a substituir as espanholas, estas é que continuam nos tratos das especiarias e sedas, aquela prata resulta dos ganhos ingleses noutras rotas e com as reexportações (por exemplo, o bacalhau para Espanha). Segue-se aliás uma crise de vinte anos na amoedação, e a recuperação de 1665 a 1689 fica a menos de metade do período de alta de que falámos.

Quando Thomas Mun procura demonstrar que o caminho do cabo de Boa Esperança não enfraquece a economia britânica, pelo contrário, os seus raciocínios baseiam-se na comparação com o comércio de Levante, e partem de uma constatação preliminar: antes da viagem de Vasco da Gama já a Europa era sangrada pelas importações vindas da Ásia, não foi a nova rota que inaugurou esse tráfico oneroso. Pelo contrário. A comparação mostra que, para o mesmo rol de artigos, os custos no Levante são três vezes superiores aos da rota do Cabo; mas a sua concepção desta rota é ainda a tradicional, e os seus cálculos de custos nas compras na Índia e Insulíndia são incontestavelmente muito baixos.

Thomas Mun, em 1621 e 1629 (este publicado póstumo posteriormente), como Antoyne de Montchrétien (*Traicté de l'Oeconomie Politique*, 1615) e António Serra (*Delle cause che possono far abbondare li regni d'oro e d'argento*, 1613), os *Discursos sobre los Comercios de las Indias*, 1622, de Duarte Gomes (e outras obras suas de 1619 a 1628), representam não só a plena tomada de consciência da emergência do económico que de há décadas se processava e as primeiras tentativas para

o tratar como sistema, mas também marcam essa viragem da grande expansão quinhentista para a longa recessão que abre precisamente nos anos de 1610 e 1620. Com discronias e até sentidos opostos de mudança consoante as regiões, numa rede mundial de circulação e tratos que os séculos precedentes traçaram mas recebeu novas formações para finais do século XVI; ou por umas quantas vias os agentes foram parcialmente substituidos — é o aparecimento, cada vez mais decisivo, de ingleses e holandeses. Por outro lado, o constante afluxo de ouro do Novo Mundo à Europa de 1520 a 1610 — mais de 12 000 kg por decénio —, flecte de 1611 a 1620 e depois cai desamparado; a maré enchente da prata americana, excedendo os 2 milhões de kg de 1581 a 1630, decresce para metade e muito menos até 1660, quando retoma com vigor. Ao mesmo tempo a razão ouro/prata, de 11 em inícios de Quinhentos, está em 12 ao abrir o século XVII, e depois de 1630-1640 pula para 14: os reales penetram em todos os recantos do globo.

Nessa crise de viragem dos anos 610 e 620 as especiarias que correm para as escápulas europeias diminuem — desde 1590 que as naus portuguesas só desembarcam até 10 000 quintais de pimenta, em vez dos 40 000 que tinham chegado a trazer. Ingleses e Holandeses ainda lutam com dificuldades em se estabelecerem no oceano Índico e no Extremo Oriente, vêem-se forçados a proceder a mudanças de mercados. Qual a procura global na Europa e as possibilidades de concorrência entre o Levante e a rota do Cabo? Partamos dos quadros propostos por Thomas Mun (mudando a unidade de peso):

| Mercadorias | Quantidades (kg) | Custos em Alepo £ | Custos nas Índias £ |
|---|---|---|---|
| Pimenta | 2 721 600 | 600 000 | 62 500 |
| Cravo | 204 115,5 | 106 875 | 16 875 |
| Maças | 68 038,5 | 35 626 | 5 000 |
| Noz muscada | 181 436 | 46 666 | 6 666 |
| Anil | 158 756,5 | 75 833 | 20 416 |
| Seda crua da Pérsia | 453 300 | 600 000 | 400 000 |
| Soma | 3 787 246,5 | 1 465 000 | 511 457 |

Ou seja, as importações de especiarias, drogas e seda pelo Levante orçariam por quase 4 milhões e 400 000 ducados ouro, enquanto pela rota do Cabo tão-só um pouco mais de 1 milhão e meio (admitindo que só uma ou outra via funciona, excluindo-se). À Inglaterra caberiam uns 300 000 ducados ouro, na proposta de fixação de contingentes avançada por Mun, abaixo das realidades do comércio. Pois só os Portugueses enviavam anualmente para a Índia piastras e patacas e mercadorias no montante de 1 milhão a um e meio; é certo que tinham diminuido as trazidas de pimenta e gengibre, apostavam antes na canela, diamantes, pedras preciosas, panos, seda chinesa, porcelanas e peças de marcenaria também da China, tudo artigos caros. Nas importações inglesas escolhidas por Mun o valor das sedas excede

o da pimenta. Mesmo assim, £ 100 000 por ano de envios para o Oriente é muito pouco para os Ingleses, apesar de estarem nos alvores do tráfico (seriam uns 300 000 ducados ouro). Nos três anos de 1618, 1619 e 1620 a Companhia teria gasto nos envios £ 135 254, mais de 400 000 ducados ouro. As compras holandesas na Ásia em 1619-1621 somaram 2 943 000 florins, isto é, 981 000 por ano. Se somarmos as três partes no tráfico do caminho marítimo para a Índia à volta dos anos de 1620 não é ousado supor uns três milhões de ducados ouro.

António Serra e Antoyne de Montchrétien não se preocupam com a rota do Cabo. É que, até a Inglaterra se instalar em Ormuz (1622), o acesso à seda persa não prefere a rota do Cabo (os Portugueses não a desprezam mas preferem a seda chinesa). Segundo Serra, de Veneza encaminhar-se-iam uns 5 milhões de ducados ouro para as Escalas levantinas. Montchrétien atribui à saca de Marselha com o mesmo rumo uns 7 milhões de *écus*, mas quase tudo em prata — um terço de cunho francês, dois terços em reales de Espanha. Seja qual for a proveniência, observa que «Ce commerce du Levant ne se peut faire à présent qu'avec de l'argent, non plus par commutation de marchandise.» Números exagerados, provavelmente. Mas já Mun notara que toda essa prata exportada pelas duas cidades mediterrâneas lhes provinha quer da Europa central e de leste, quer sobretudo de Espanha (que a França inunda de cereais e panos). No cálculo de Mun, as especiarias e sedas custariam nos portos levantinos (se excluirmos o funcionamento da rota do Cabo) cerca de 4 milhões e meio de ducados ouro, só por si. Admitamos três milhões e meio, como pela via concorrente. Mas os tratos do Levante são muito ricos e variados, em ampla gama: os açúcares e o sal, os algodões, os trigos, cargas volumosas e ponderosas. Não há, quanto ao Levante, de atender sòmente ao comércio de longo curso, com as longínquas China e Índia, mas ainda aos tratos intermédios; não esqueçamos a massa de procura e produção que representa o império otomano, com as suas cidades opulentas e activas e a sua circulação intensa, no centro das transacções mundiais. São as relações com as ricas ilhas de Chipre, Candia, Rodes, Chios, com o Egipto, porta da África e do Índico, e com o mar Negro, porta da Mesopotâmia e das estepes. E as gentes do Norte europeu desde os finais de Quinhentos invadem o Mediterrâneo com cereais e bacalhau, com madeiras e lanifícios. Daí que no império turco circule, mesmo mais tarde, abundante massa monetária, creando continuamente um vórtice de procura. Ainda em 1683 Giovanni Montanari poderá escrever: «non corre quasi altra moneta che reali di Spagna, zecchini veneti ed ongari d'Allemagna; ed all'incontro, ancorché sia vero che i reali di Spagna sono sempre in giro di mercanzia e commercio, onde ne ritornano spesse volte somme grandi in cristianità, sono rarissimi i sultanini. Chi mi fa vedere un aspro d'argento, se non è per fortuna in mano di chi per sola curiosità lo conserva?» (*La Zecca in consulta di Stato*, cap. VII). Na vasta circulação mundial de Seiscentos são as piastras e patacas de prata espanholas e os ducados de ouro de Veneza que estão difundidos por todo o orbe e comandam todos os fluxos.

Mas aprofundemos uns séculos atrás, seja no momento dessa obra de arte e exposição da visão da ecúmena do ponto de vista das cidades da Europa meridional que é o *Atlas Catalão* de 1375-1381, que integra os olhares dos arrais de galés mediterrâneas e os dos caravaneiros das estepes euro-asiáticas. Então, a Poente só as Canárias estão já no complexo euro-atlântico, as grandes vias do tráfico internacional sulcam o Sáara, unem o Levante ao Índico quer pelo mar Roxo quer pelo golfo Pérsico, e mais longe à Índia e à China, graças à placa giratória dos empórios entre Syr-Dária e Amu-Dária, junto ao mar de Aral — Samarkande, Merv, Bokhara, Herat, Kabul; e daí as cáfilas ganham o mar Negro, enquanto as monções ritmam as viagens entre Guzerate ou Malabar e Sofala, Ádem, Ormuz. São galés venezianas, genovesas, florentinas, catalãs que frequentam Alexandria, Beirute, os portos da România, Rodes, vindo descarregar às cidades italianas e sicilianas as especiarias e drogas, os açúcares, as matérias tinctoriais, as sedas e algodões, marfim. Carregamentos de leque extremamente variado, ainda certos tráficos não alcançaram sobrelevar os outros. Por isso globalmente ainda de pequena escala — cada galé transporta de 70 a 110 toneladas, ou seja, de 1 300 a 2 200 quintais velhos. $^{1}/_{5}$ ou menos do que transportará uma nau portuguesa; em valor, 50 000 a 125 000 ducados por galé, sendo as cargas mais valiosas as provenientes da România. A pimenta importada pelas galés venezianas não alcança, de todas as proveniências, 10 000 quintais velhos (500 toneladas). Tais são os resultados das investigações de Jacques Heers (*Il Commercio nel Mediterraneo alla fine del sec. XIV e nei primi anni del XV*, 1955). Complexivamente, os tratos venezianos no Levante orçariam entre 400 000 e 600 000 ducados.

Não esqueçamos que estamos talvez no mais escavado da recessão económica de longa duração, iniciada pelos anos 1315-1320 e que se prolongará até meio de Quatrocentos ou mesmo, em alguns casos, até à volta de 1470. Não é tanto a cavalgada de Tamerlão e o seu império que devemos pôr em causa, pois é duvidoso que, para além de perturbações ligadas à expansão, visasse prejudicar as vias comerciais, pelo contráro. É, sim, a maré vazante da mineração europeia, não assegurando a cunhagem de espécies, e com as dificuldades financeiras são as deficiências técnicas e organizacionais — galés pequenas, incipiência das sociedades comerciais. Dir-se-ia que nos dois ou três decénios depois de 1405 a economia veneziana arranca decididamente. A Crónica de Morosino e outras fontes (citadas por Yves Renouard) avaliam agora a carga de cada galé (especiarias, etc.) em 150 000 a 200 000 ducados ouro — recordemos que por 1430 andam já na carreira galeaças ou galés «grosse»; por outro lado, multiplicam-se nestas vias as viagens das cocas, naus de carga que chamam a si as matérias volumosas e ponderosas. — para Inglaterra irão os vinhos de Creta. A frota que em Julho de 1433 desaferra para Beirute e Alexandria leva mercadorias e numerário no valor de 1 milhão; a bordo viajam 150 mercadores.

O discurso do doge Tomaso Mocenigo, em 1423, mesmo se em parte elaborado posteriormente por Marino Sanudo (na *Vita dei Dogi*), dá-nos bem a superação da crise e até a euforia da expansão. A Terra Ferma foi anexada. O comércio

externo de Veneza alcança os 10 milhões, e nas importações e exportações ganham-se 4 milhões. A dívida pública reduziu-se de 4 milhões, para o montante de 6. As receitas públicas ultrapassam 1 600 000 — a Terra Ferma e os domínios ultramarinos entram com um pouco mais do que o próprio Dogado e a cidade. A amoedação anual emite 1 200 000 ducados de ouro mais 800 000 em espécies argênteas (grossi, mezzanini, soldini, portanto também trocos). Mesmo admitindo exagero nos números, trata-se de montantes sem comum medida na Cristandade: em Inglaterra cunham-se então menos de £ 60 000 (ou 180 000 ducados) em ouro, e menos de £ 5 000 (ou 15 000 ducados) em prata. Quanto é que se escoa para o Levante? Já vimos que em 1433 as expedições orçaram por 1 milhão, mercadorias e espécies em conjunto; mas chegava-se a estimar então que atingiriam 1 milhão e meio (Miskimin, *The Economy of Early Renaissance*, pp. 154-5). No discurso do doge indica-se que em prata vão 5 000 marcos ( = 1 192,5 kg), no valor de 550 000 grossi. Alfred Doren interpretou como marcos de ouro, o que equivaleria a cerca de 335 000 ducados áureos; consideramos no entanto que é a primeira interpretação a mais plausível, apontando envio de barras ou arriéis e não de moedas, mas de metal branco: quantidade insignificante porque estamos no mais baixo da produção deste metal na Europa (e não só); os envios de numerário eram sem dúvida em zecchini, largas centenas de milhar. Baste reter-se que só a venda de pimenta e outras especiarias para a Lombardia andaria por 450 000 ducados (o preço de 100 ducados atribuido ao *cargo* não é elevado, como alguns supuseram, porque o cargo equivale a três cântaros, e 33 ducados o cântaro é perfeitamente aceitável).

Dominando até finais do século o comércio levantino das especiarias (conquanto nele participem, mas em escala muitíssimo menor, florentinos, genoveses, catalães e franceses), a economia veneziana está entretecida com a Lombardia e a Alemanha danubiana, bem como com a Hungria, é ela que fundamentalmente lhes garante o alto nível industrial, quer na metalurgia, quer no têxtil. Acentuando, por causa dos tratos levantinos, a sua procura de prata e cobre, será um dos factores de arranque da mineração a meio de Quatrocentos. Por outro lado, fornece-lhes a matéria prima têxtil — os algodões sírio-egípcios e de Chipre, as lãs catalãs e francesas (mas também afluem por Génova e Florença) e as côres de tinturaria — brasil, anil, grã. Além de para a escápula lombarda sobretudo exportar os seus próprios panos de ouro e seda. As exportações venezianas só para a Lombardia representam uns 2 milhões e 800 000 ducados, tendo como contrapartida um caudal impressionante de numerário a desembocar em Veneza. Assim, o tráfico de especiarias e drogas levantinas só se compreende em conexão com as relações industriais e agrícolas com as regiões lombarda e sul-alemã. Conexão que vai manter-se até durante o século XVII, pois Montanari explica em 1683: «a quelle città particolarmente che sono mercantili più del'altre e che assai più mercanzie mandano fuori di quelle che comprino dagli altri paesi; come è Venezia, che specialmente dalla Lombardia

compra pochissimo e vende molto, e perciò tira a sè gran quantità dell'uno e dell'altro metallo [ouro e prata] inviatole da que' mercanti che seco contrattano senza sua spesa di più» (cap. XVIII). É esta imbricação do tráfico de longo curso e do tráfico de médio curso que marcará uma das diferenças cruciais quanto à rota do Cabo — assegurando ao Levante uma persistência que a abertura da segunda poderia ter cortado abrupta e totalmente, a não ser assim.

De 1430 ao último quartel de Quatrocentos a Europa passa por profundas transformações: ao descalabro demográfico vai suceder o crescimento populacional, de início lento, é certo; mas a procura tende a aumentar. As inovações (Schumpeter) proliferam por meados do século: a tipografia de caracteres móveis, as novas técnicas de mineração, quer na construção das minas quer na separação dos metais e aproveitamento dos minérios; a fiação aumenta com a roda de pedal, em breve o tear será movido hidraulicamente (e os fusos também); as plantações de cana alastram e o engenho de água leva a produção de açúcar a outra escala. Abrem-se novos mercados de côres de tinturaria; os transportes e a abertura de rotas até aí incógnitas são possíveis graças às grandes galés da *mercato* e às caravelas, aos regimentos náuticos. Os meios de pagamento e de poupança avolumam-se a partir de 1450 — com o ouro da Guiné, e depois da Mina, com a prata e o cobre das jazidas do Tirol, Hungria, Boémia, Saxónia, Devon. Até então nenhuma atingia 10 000 marcos argênteos por ano. Mas Schwaz (Tirol) já está em 14 622 marcos em 1470-1474, e salta para 45 336 em 1485-1489. Schneeberg, que não contava, produz uns 31 000 marcos nos anos de 470. Depois da valsa infernal das mutações no século XIV e primeira metade do XV, as espécies áureas estabilizam-se primeiro, ou em volta do zecchino ou do novo escudo, e para o último quartel estabilizam-se agora as moedas de prata e surgem novas creações.

Todas estas evoluções e factores conjugados (acrescente-se que as guerras civis, na Península como em Inglaterra, esta com as Duas Rosas, sem esquecer o termo da Guerra dos Cem Anos que agitara toda a Cristandade Ocidental) levam a um *boom* do comércio do Levante para os derradeiros decénios de Quatrocentos, o qual aproveita sobretudo a Veneza. Nos anos de 1496, 1497, 1498 e 1501 (nos dois de permeio não se efectuaram viagens venezianas por causa da guerra com o Turco), a média de especiarias embarcadas em Alexandria e Beirute é de 6 350 colli, ou seja, 63 500 cântaros; a quase totalidade pelos Venezianos, só aproveitando as suas dificuldades é que Catalães, Genoveses e Franceses carregam entre 300 e 1 200 colli. Para pagamento, as galés venezianas levam um meio milhão de ducados em barras de metal branco e em espécies de ouro e de prata. O papel do zecchino fora decisivo, porquanto provocara no Egipto mameluco o abandono do antigo sistema monetário muçulmano e o alinhamento por essa moeda, com a emissão dos xerafins (ashrafi = nobre), do mesmo peso e teor, mas que seguidamente enfraquecem para 3,2 gr. de modo a deixar que a saca para a Ásia afecte sobretudo as espécies áureas venezianas; sem que os xerafins parem de correr também para os mercados do Malabar

e outros da Índia. Mas em relação à primeira metade de Quatrocentos dois contrastes ressaltam: a importância da prata e a não menor importância do cobre (sabemos que a mineração se faz conjuntamente, a partir do mesmo minério). O cobre, de que um quintal vale à volta de um marco de prata, é atraído pela fundição de artilharia de bronze nos reinos orientais e pela intensidade da circulação, nessas áreas, de moedas de bilhão. Como forte atracção se exerce sobre o estanho, igualmente utilizado na indústria e na amoedação de calaim. Por tudo isto, em 1490-1495 os tratos de especiarias, drogas e sedas pelo Levante alcandoram-se a um primeiro cume, entre cinco e dez vezes superior ao que movimentavam no ocaso de Trezentos e começos de Quatrocentos. Esta diversificação de meios de pagamento e a forte atracção que exercem sobre os vendedores dos produtos asiáticos explicam que a multiplicação das quantidades compradas não arrastasse exagerada subida de preços — em Veneza não chega a um terço, em Inglaterra oscilam durante o século, e se sobem uns 50% em relação a 1380-1410, o nível de 1480-1520 é tão-só de 16-17 shillings as 12 libras-peso (fôra naquele período de 12) e não faz mais do que restabelecer o nível de 1410-1430; no intervalo andava pelos 14.

Entre o Nascente mediterrâneo e o oceano Índico os fluxos correm principalmente, sobretudo desde meados do século XV, por duas grandes vias caravaneiras-marítimas que já relegaram definitivamente para plano secundário as das estepes euro-asiáticas. De Alexandria e Cairo, sulcando o mar Roxo a Ádem, atravessa-se o oceano rumo ao Malabar, ao Kannará, ao Guzerate; por aí correm os ducados venezianos e os xerafins mamelucos (depois turcos), de ouro, as barras de prata, o cobre em pães ou em pastas. Regressa-se a Ádem ou às ilhas do Bab el-Mandeb e outros portos (Zeila, Dahlak, Camarão, ...), donde ainda se vai de barco até mais ao norte, mas seguidamente passa-se para as caravanas cameleiras até os empórios egípcios ou os sírios. De Beirute e Alepo (a segunda veio a sobrelevar a primeira), com a escala de Damasco em certos itinerários, as cáfilas levam ao mundo mesopotâmico, a Baghdad, e daqui umas vão aos centros industriais persas buscar as sedas, outrs permitem ir embarcar em Bassorah até Ormuz (mas de Tabriz e outras cidades também se vai por caravana de camelos), onde se embarca para a costa ocidental da Índia ou para o mar de Bengala. Por esta via espalham-se pelo Oriente as espécies argênteas conhecidas por larins (do centro de cunhagem de Lar), pesando 5,2 gr. de finíssimo teor, forma estranha de barrinha dobrada ao meio; algumas moedas de ouro encaminham-se também por esse percurso, mas o mais significativo é a exportação de cavalos (como pelo mar Roxo a de ópio). Desde logo sobressai uma diferença essencial entre as duas grandes rotas. Pelo Estreito de Meca, embora sigam xerafins cunhados com o ouro abexim-sudanês ou até guineense, os fluxos consistem principalmente, avassaladoramente de sequins (zecchini), de prata em barras e cobre, provenientes da Europa; ao passo que pela segunda rede de vias os meios de pagamento leva-

dos por Venezianos, Genoveses e outros europeus são cambiados por espécies turcas e persas (ou refundidos num desses impérios) e depois se procuram obter larins acima de tudo, às vezes servindo os mahmudis de prata ou os seus meios (shahis — de 1,5 a 2 gr e tal). Via do ouro, a do mar Roxo, em contraste com a via da prata, a do estreito de Ormuz, e para além deste contraste a diferença apontada fazendo intervir quanto à segunda uma ruptura de fluxo, com mudança monetária.

Nos anos terminais do século XV a conjuntura económica torna-se desfavorável, e por vezes prolonga-se em depressão de longo prazo (um terço de século); atingidos o Norte de Itália e o Egipto, mas a crise propaga-se a outras áreas, chegando à ilha da Madeira onde perturba o desenvolvimento da economia açucareira. As guerras veneziano-otomanas, as convulsões internas no Egipto e Síria, e por outro lado o estabelecimento regular da rota do cabo de Boa Esperança pelos Portugueses obrigam à regressão dos tratos levantinos. Desigualmente, todavia. Já antes de eclodir a crise as partes respectivas dos mercados de Damasco-Beirute, por um lado, e Cairo--Alexandria, por outro, estavam como 3,5 para 2,5. Agora, há anos em que se não realizam as ***mude*** — 1499, 1500, 1504, 1506 — e outros em que as galés regressam vazias — 1517, 1519, 1523, 1524, 1529. Naqueles em que há carga, as especiarias andam entre 600 e 1 000 colli, quer num quer noutro mercado, até 1514. Depois, as caravanas vindas do golfo Pérsico recuperam, ultrapassando os 1 000 colli, alcançando por vezes os 2 000, enquanto nas galés de Alexandria se continuam a carregar entre 600 e 1 000, e isto até entrados os anos de 530. A queda global, que chegou a ultrapassar os 2/3 e se fixou seguidamente em metade, atinge sobretudo a rota do mar Roxo, que os Portugueses bloqueiam, ao passo que deixam aberta a do estreito de Ormuz — porque apoiam a Pérsia contra o Turco; além disso, a Beirute e Damasco chegam com menos obstáculos as sedas persas. O diagnóstico de crise pode fazer-se bem pelas curvas dos preços de especiarias e drogas em Veneza: entre os anos iniciais — 1495 e 1496 — e 1500-1503 esses preços duplicam pelo menos, alcandorando-se ao cume em 1499 a 1501 (em que a multiplicação chega a três). Única excepção: o gengibre, que em 1501 e 1503 voltou ao nível de partida. Ao deflagrar a crise, as compras de especiarias e drogas deviam rondar os 3 milhões de ducados ouro, durante a depressão, a subida dos preços não compensa a diminuição das quantidades, e assim andará pelos 2 400 000. O comércio *de longo curso* pelo Levante só se restabelecerá em alto nível para meados de Quinhentos — para os anos de 540. Então a circulação monetária mundial, continuando com os zecchini e larins, irá mudar, com a enchente dos reales cunhados com a prata do Novo Mundo.

O mundo, e com ele os fluxos de especiarias e os fluxos monetários, alteram-se profundamente quando Bartolomeu Dias abre a passagem para o Índico, Colombo, sem o querer e sem o reconhecer, interpõe um quarto continente entre a Europa atlântica e o Cataio-Cipango, o Gama liga Lisboa a Calicute na mais extensa rota marítima, e outros desenham a América do Norte, por um lado, o Brasil e a América do Sul, por outro. Ao contrário das outras viagens, essas para Ocidente, que

demandam o El Dorado, se não o Paraíso Terreal, a abertura do caminho marítimo para a Índia é tenazmente realizada para instalar uma carreira das especiarias, a que os Portugueses aspiravam desde os começos do último quartel de Quatrocentos: porque beneficiavam da experiência das especiarias africanas — a malagueta e a pimenta de rabo —, porque dispunham dos recursos do ouro da Mina e controlavam a escravatura negra por via marítima, desenvolviam a economia açucareira, e nessa expansão geral chegara a etape de entrar em concorrência com os Venezianos e outros capitalismos mediterrâneos (aceitando embora a colaboração com uns quantos capitalistas). Acrescente-se, e não é o menos importante, que os resgates de Guiné e toda a costa africana tinham creado solidariedades com os centros metalúrgicos e capitalistas da Alemanha danubiana, e assim se abria aos Portugueses a possibilidade de escoamento desses produtos para lá, quando iam até aí pelas vias dos impérios mameluco e otomano. «Vimos buscar cristãos e especiarias»: é o seu grito à chegada ao Malabar.

Durante o primeiro decénio as viagens pela rota do Cabo mobilizavam armadas por vezes numerosas e poderosas, porque se tratava não só de abrir uma brecha para o comércio português como de controlar o Índico e eventualmente bloquear as vias de acesso ao Levante mediterrâneo. Depois ainda acontecerá que seja necessário enviar algumas armadas fortes para combater a ameaça otomana, mas a carreira regulariza-se do ponto de vista comercial: cinco «naus de carga» desaferram do Tejo para os portos orientais, quatro «naus de carga» regressam de Cochim, depois Goa anualmente. De Lisboa fazem-se à vela em Março, até 20 de Abril, a partir de 1590 é que a partida resvalará para datas mais tardias, para evitar os corsários; na torna-viagem deixam os portos malabares ou kanaris em Dezembro, mais frequentemente em Janeiro, devido à época da colheita das especiarias; também a data referida assinala o começo das partidas tardias, e pela mesma razão. À ida a viagem dura, em quase 88% dos casos, de 4 meses e meio a 7 meses; no regresso pelo menos 65% situa-se entre 5 meses e meio e 7 e meio. Ao Malabar ou ao Kanará chega-se a partir de meio de Agosto, geralmente em Setembro; no Tejo ancoram as naus de carga de meio de Junho a meio de Julho e de meio de Agosto a meio de Setembro. A segurança da carreira das especiarias durante 136 anos pode considerar-se satisfatória: 11% de perdas à ida, 15% na torna-viagem; é certo que, baixas durante 90 anos, aumentam a partir de 1590 para quase um quarto (veja-se o cap. IX). Como aumentam os atrasos da viagem — as arribadas a portos de partida, as invernadas (passar o inverno, numa escala, por se ter perdido a monção), que duplicam. A ameaça que Holandeses e Ingleses fazem pesar sobre o caminho marítimo para Índia a contar do derradeiro decénio do século é que foi o principal factor de perturbação. Aliás os Ingleses também se queixarão do perigo holandês: Mun assinala 6 naus perdidas contra 34 que regressaram a salvo, os naufrágios custaram quase 9% da carga embarcada na Índia; a essas 31 079 libras esterlinas somam-se mais

de 84 000 em perdas resultantes das dificuldades com os Holandeses em relação às mercadorias que no Oriente aguardam embarque, ou seja, 1/6.

Quais os carregamentos num e noutro sentido? As cinco naus à ida podem transportar 40 000 a 50 000 quintais; nunca vão cheias, é indispensável carregar os fundos de lastro (por exemplo, pedras de mós de moinhos, a instalar na Índia). As quatro naus de regresso vêm geralmente ajoujadas, trazendo mais de 35 000 quintais, e mesmo de 50 000; com a segunda metade de Quinhentos tornam-se mastodontes entre 500 e 1 000 tonéis, enquanto na primeira metade orçavam por 400 (circulavam navios de 300 e já algumas carracas de 600). Assim, a capacidade de transporte cresce à volta de metade, dado que em média a tonelagem é agora de 600. Excluídos os primeiros anos, de viagens experimentais e estabelecimento de laços mercantis e políticos, em 1503 as especiarias descarregadas nos cais da Casa da Índia orçam entre 30 000 e 35 000 quintais. As chegadas «normais» para a evolução subsequente situam-se entre 30 000 e 40 000, podendo descer a 25 000 em anos difíceis, ou mesmo menos; à pimenta cabem entre 2/3 e metade. Claro que se trata de curva sinuosa, com amplitudes consideráveis porque sensível aos acontecimentos políticos e à conjuntura económica. 1504 é uma primeira quebra, com só 12 000 quintais; nos anos posteriores retoma o nível de 25 000; e a política de Albuquerque eleva os carregamentos chegados a Lisboa a quase 40 000 em 1513 (embora duas naus se atrasassem e só lançassem âncora no ano seguinte), 30 780 em 1514, 48 085 em 1517, 43 616 em 1518 e 37 533 em 1519. Dá-se então uma grave crise no império português, que também afecta as economias-mundo com que está entrelaçado: as especiarias e drogas chegadas ao Tejo caiem para 12 000 em 1523, andam por 23 000 em 1526, descem a 17 164 em 1530 e só voltam a 20 586 em 1531; alguns anos podem ter sido melhores, mas as oscilações continuaram, pois em 1547 das seis naus descarregam-se 41 264 quintais e no ano seguinte as quatro naus trazem só 26 637; em 1558 só de pimenta são 30 000, e de canela e drogas 6 000. É à volta de 26 000 quintais de pimenta que um precioso relatório de 1558 considera a quantidade normal desta especiaria a chegar anualmente. 1587 representa uma queda para o nível dos 10 000, mas a média de 1588-1590 é de 22 548 quintais de pimenta líquida. Entramos num período completamente diferente, de que o ano de 1590, em que não houve trazida de especiarias e drogas, marca a fronteira: a média de 1592-1598 é, quanto à pimenta, de tão-só 8 910 quintais líquidos. O ciclo da pimenta, na rota do Cabo, acabou. Aliás, agora, numa primeira fase, não são tanto os carregamentos na Índia que caiem (chegam a ultrapassar 20 000 quintais brutos) mas os descarregamentos no destino, devido às perdas no mar e quebras durante a viagem. O caminho marítimo para a Índia vai caracterizar-se por novas funções.

As armadas portuguesas conseguiram controlar, no essencial, o oceano Índico, desde o cabo de Boa Esperança até Malaca (pelo menos até os anos de 590) e

exerceram influência forte nos mares da Insulíndia. A essa preponderância militar naval não correspondeu a execução da política imperial traçada em Lisboa — e Lisboa teve de a readaptar segundo as conjunturas e os imperativos de estruturas estabelecidas e tenazes, em que os portugueses se inscrevem de bom grado. Bloquear o estreito de Meca e o estreito de Ormuz não exigia apenas meios navais e militares, para além do domínio permanente dos portos-chave nesta estratégia de um mundo imenso. A rota do Cabo não estava em condições de substituir aquelas duas vias levantinas quanto a mercadorias e a fluxos monetários fundamentais — os ducados venezianos e os xerafins sírio-egípcios, os larins e mahmudis persas, o ópio e os cavalos, as sedas persas. Por outro lado, os Portugueses nunca conseguiram estabelecer-se duradouramente em Ádem e Socotorá ou Zeila, por isso não tinham nas mãos as chaves do Bab el-Mandeb; e quanto ao estreito de Ormuz, o próprio estabelecimento, aqui sim, neste empório, os empurrava irresistivelmente a desenvolverem a circulação por esta via; além disso, a sua política consistia em se apoiarem na Pérsia contra a Turquia (essa Pérsia a que forneceram as decisivas armas de fogo e artilharia), sem poderem evitar que entre as ricas cidades persas industriais e comerciais e as cidades otomanas do Levante circulassem quase com plena regularidade as caravanas. Se seguraram bem Malaca, e até bastante tarde, fracassaram em controlar o Achém, e este abriu toda a Insulíndia aos tráficos de longo percurso com Bengala, o Guzerate e o mar Roxo. A política imperial tinha como limites intransponíveis os recursos militares-navais, humanos e financeiros. Mas a política lisboeta tinha ainda de fracassar devido a razões que têm que ver com as condutas dos Portugueses no Oriente: instalando-se lá, raro querendo voltar (em 1611, já num período desfavorável, Luís Mendes de Vasconcelos continua a constatar essa fixação imigratória), desenvolvem sobretudo os tratos entre as várias regiões e mercados do Índico e dos mares malaios, e os seus interesses económicos voltam-se sobretudo para eles, preferindo-os aos tráficos da rota do Cabo: o mesmo acontecerá com os Holandeses e Ingleses no século XVII. No Oriente a uma escala desmedida, se certas produções ocupam áreas com que outras não vêm concorrer, — a canela de Ceilão, o cravo, as maças e a noz muscada das Molucas, etc —, outras produções saiem de mercados concorrentes. Assim, a pimenta do Malabar luta com a pimenta samatro-javanesa, que lhe será preferida pelos consumidores europeus. Ora essa rota de longo curso do Achém a Ádem (depois concorrenciada pela rota holandesa desde Djakarta pelo Cabo) conhece activa circulação desde começos de Quinhentos. D. Francisco de Almeida, em 1508, informa o rei: «Quanto à pimenta e drogas que vão a Levante, saiba Vossa Alteza que nom vão desta costa [Malabar], senão de Malaca, e Çamatra, e Pedir, onde nasce muita pimenta longa, e redonda.» Mas queixava-se já de lhe faltarem os meios para poder tolher a passagem. A oposição do Achém a Malaca e a instalação lá de mercadores e feitoria turca bem provida de cabedais, enquanto da costa do Malabar as boiadas

partiam para a China com as especiarias, levaram à crise do comércio português, que não se resolveu passando a carregar a pimenta kanarim (mais ao Norte, pois) e mais perto de Goa.

No Oriente, os portugueses associaram-se com mouros e hindus para os resgates de todas as mercadorias e manipulações de todas as moedas, dificultando os negócios pelo caminho do cabo de Boa Esperança e ajudando a recuperar as vias do mar Roxo e golfo Pérsico (esta nunca tão afectada). Do próprio Malabar rumaram com a apetecida carga para Ádem, Zeila, Dahlak, e todos os portos que iam abastecer o Cairo-Alexandria e Damasco-Beirute ou Alepo; concediam-se cartazes (navycerts) com excessiva complacência aos navios que dos portos malabares asseguravam o abastecimento do Levante em produtos asiáticos. Aliás os chatins e outros mercadores estavam frequentemente agrupados em companhias que dispunham de cabedais avultados e de conjuntos de navios, alguns de grande tonelagem, além de funcionarem na base de rede de correspondentes e feitores; ora se o Estado português é o principal negociante, e evidentemente dispõe de recursos e meios de acção dificilmente concorrenciáveis, os portugueses que andam nos tratos, nobres, cavaleiros, mercadores só formam associações temporárias entre si, e não chegaram a formas organizacionais que lhes assegurem vantagem na luta; daí muitas vezes o papel da guerra ou da instalação militar, para lhes servir de sustentáculo.

Mas para apreendermos os mecanismos económicos, e em especial monetários, destas rotas das especiarias e da seda, temos de averiguar os carregamentos do Reino com destino às feitorias orientais.

As «naus do Reino» desaferram do Tejo com espécies de ouro e prata e metais preciosos, e com carga a cuja cabeça do rol vem o cobre — no primeiro decénio uns 4 000 quintais, a partir de 1515 uns 6 000; seguem-se o chumbo, o azougue (mercúrio), o cinábrio, o estanho (que posteriormente passará a ser importado da Índia), pesando em conjunto uns 1 000 a 1 500 quintais. O alúmen e o coral entram com algumas centenas de quintais. Depois vem o duo do azeite e do vinho, destinado principalmente aos consumidores portugueses e que por isso vêm a sua importância crescer com o crescimento e multiplicação das colónias de reinóis. Os géneros alimentícios — azeitonas, fruta seca, peixe salgado, queijos —, se apetecidos e garantindo bons lucros, não devem pesar muito. Outro capítulo a destacar é o dos panos, tecidos e artigos de vestuário — escarlatas de Veneza, Florença e Valência, rasos florentinos, veludos genoíscos, damascos de Lucca, calças de seda napolitanas e toledanas, acolchoados de Nápoles, tafetás de Toledo, panos de seda e luvas de Valência, panos finos de côres ingleses (londrinas tintas de grã, por exemplo), Países Baixos e Castela, sarjas flamengas, holandas, chapéus. Completemos o rol com o açafrão (catalão), a quinquilharia (alemã, flamenga e portuguesa), os espelhos (venezianos), as armas, o papel, os livros.

Vejamos mais de perto a carga de algumas «naus do Reino»:

| | Nau Santiago 1506-1507 | Nau Rainha de Belém 1507 | Nau Nazaré 1514 | 3 Naus 1520 |
|---|---|---|---|---|
| 1. Moedas e metais preciosos | | | | |
| Cruzados ouro | 2 473 | 3 000 | 4 380 | 20 000 |
| Ouro em arriéis (marcos) | 475m. 1-5 1/2 | (para Cochim) | | |
| Prata arriéis | | | 3040 m. | |
| 2. Cobre | 1 206 (qtais) | 550 (qtais) (Moçambique) | 2 524 (qtais) | 3 355 (qtais) |
| 3. Metais | | | | |
| Chumbo (qtais) | 256-0-9 | | 602-1-8 | |
| Aço (qtais) | | | 7-0-4 | |
| Azougue (qtais) | 307-2-7 | 225-0-24 (para Cananor) | 2-3-0 | 28-3-24 |
| 4. Pedra ume (qtais) | | | 497-0-20 | 133-2-28 |
| Vermelhão (qtais) | 182-2-27 | 279-1-25 | | |
| 5. Coral (qtais) | | | 112-0-7 | 41-2-21 |
| 6. Manilhas latão | 150 | | | |
| Pedras cornalina | 1(qtal)-1-26 | | | |
| Contas rosário | milhares | | | |
| 7. Panos e tecidos | | | | |
| Panos e tecidos | não precisado | 7553 côvados (Moçambique) | | |
| Veludo Génova | | | | 1 439,5 côvados |
| Escarlatas Florença | | | | 332,1/6 côvados |
| Londres vermelhos | | | | 604 côvados |
| Holandas | | | | 95 côvados |

A avaliação da carga de cada nau sofre desde logo por defeito, visto ignorarmos o valor dos panos e tecidos. Mas no Índico aquele valor global, pelos exemplos acima dados, não desce de 30 000 e pode atingir 70 000 cruzados; a moda situar-se-á nos 50 000 ou 60 000 — pelo menos duas vezes e meia o que vale à partida do Reino.

Qual o quinhão das espécies e metais preciosos, bem como meios fiduciários, nestes envios para o Oriente? Até meados de Quinhentos não parecem ter seguido curva ascendente. A partir de 1504 o mínimo situa-se em 30 000 cruzados e o máximo provavelmente em 80 000, o dobro. É certo que em certos anos registamos somas mais altas: 100 000 em 1524, 200 000 em 1528, 135 000 em 1533; trata-se sempre de conjunturas de perigo iminente de guerra, e uma parte portanto, substancial, é auxílio financeiro para a defesa militar-naval. Mas por outro lado, o mínimo que apontámos também não deve traduzir a realidade: baseia-se principalmente nas somas entregues pela Casa da Moeda à Casa da Índia para serem levadas nos cofres das «naus do Reino». Ora os particulares confiavam à Casa da Moeda avultadas somas tanto de ouro como de prata para cunhagem, e as moedas lavradas ou lhes eram restituidas, ora transferidas para outros capitalistas, mercadores, nobres, se não para o tesoureiro da Casa da Índia, a que aqueles podiam ainda entregá-las directamente; é todo um universo complexo de pagamentos e transferências de contas, ignoramos qual a parte da cunhagem que realmente embarcava naquelas naus. Mas um outro metal faz a viagem pelo Cabo até Cochim ou outra cidade malabar ou kanari: é o cobre, de que anualmente 1 500 a 1 600 quintais são fundidos em bazarucos e sapecas (emissões luso-indianas), que também vai alimentar a amoedação de reinos indianos e abastece as fundições de artilharia. De Lisboa seguem anualmente uns 4 000 quintais até 1515, depois em média 6 000 (anos havendo em que se ultrapassam os 8 000). O cobre representa pois normalmente, a princípio uns 48 000 cruzados, depois uns 72 000: a sua contribuição equivale à das espécies e metais preciosos. Ao todo, os envios de moedas e metais amoedáveis oscila entre 80 000 e 150 000 cruzados. Metade ou um terço da saca pelas vias do Levante.

Mas, além da redução drástica de exportação monetária que a rota do Cabo traz, introduz uma outra novidade, que não funcionava nas rotas do Mediterrâneo para o Índico: o jogo das letras de câmbio e compensações de contas. O Estado aufere receitas e tem pagamentos, ordinários e extraordinários, a efectuar no Oriente. Podem os portugueses de lá preferir receber soldos, vencimentos ou outras remunerações e direitos no próprio Reino, creando assim disponibilidades para a Administração (e através dela para a Casa da Índia ou Armazéns ou outras instituições, feitorias, capitanias) que evitam o envio de dinheiro sonante. Por outro lado, os que vão para a Índia ou lá estão têm direitos a câmaras, quintaladas e emolumentos, que frequentemente vendem a mercadores para estes poderem tratar os seus negócios, realizando importações ou exportações que de outro modo lhes seriam defesas. Ordens de pagamento sobre receitas locais, transferências de contas juntam-se às letras de câmbio, que no tráfico da rota do Cabo se tornaram num dos mecanismos monetários fundamentais; e assim os meios de pagamento enviados do Reino para as feitorias e capitanias orientais, as possibilidades de contracção de empréstimos lá representam anualmente entre 20 000

e 40 000 cruzados, chegando a 60% do total da carga e meios monetários embarcados em Lisboa.

Os mecanismos monetários são condicionados fundamentalmente pela desigualdade dos termos de troca entre sociedades e civilizações diferentes e devido aos longos percursos, embora nestes interfiram os percursos médios em algumas das vias (mesmo na do Cabo, há um circuito Lisboa-Cochim ou Goa, e depois outro entre o Malabar ou Kanará e os arquipélagos das drogas ou a sérica China e o Japão donde mana a prata). A desigualdade de termos de troca traduz-se na diferença entre o valor da carga à partida de Lisboa e à chegada aos portos malabares ou kanaris; e no arco complementar do circuito, na diferença entre o valor à partida dos mercados orientais e o valor à chegada ao mercado lisboeta, como depois entre este e as escápulas dos Países Baixos, de Inglaterra, Alemanha ou cidades mediterrâneas. A princípio, uma nau vale 20 000 cruzados à ida, 50 000 à volta; pelos anos de 540 serão 50 000 à ida e 250 000 à volta.

Examinemos o movimento efectuado, na feitoria de Cochim, pelo próprio feitor régio (o que não inclui possíveis outros movimentos da conta de outros agentes), durante seis anos e meio, de finais de 1510 a começos de 1518 (com o intervalo do ano de 1516):

**Espécies e mercadorias vindas do Reino 1510-1518**

| | Peso total | Valor em cruzados média anual |
|---|---|---|
| Prata (barras) marcos | 16 109-7-2 ½ | 16 107 |
| Ouro (arrieis) marcos | 33-1-2 = 2 142 cruzados | 330 |
| Numerário | | 14 167 |
| Cobre (q^tais^) | 26 798-1-4 | 49 464 |
| Coral (q^tais^) | 357-1-16 | 13 750 |
| Azougue (q^tais^) | 810-0-23 | 6 225 |
| Chumbo (q^tais^) | 3 883-0-25 | 3 582 |
| Soma | | 103 625 |
| Estanho (q^tais^) | 391-3-8 | |
| Veludos | 1 354 côvados | |

**Especiarias enviadas para o Reino**

| | Valor em cruzados média anual |
|---|---|
| Pimenta | 42 880 |
| Canela | 1 176 |
| Noz muscada | 1 322 |
| Cravo | 1 846 |
| Maças | 1 402 |
| Laca | 2 030 |
| Soma | 50 656 |

Os meios de pagamento de que a feitoria de Cochim dispôs, graças aos envios de numerário, metais amoedáveis e mercadorias do Reino, alcançam mais do dobro das despesas com as compras de especiarias e drogas; quer dizer que essas disponiblidades ainda puderam ocorrer aos gastos das outras feitorias na compra de mercadorias para Portugal. Significa isto também que o tráfico das especiarias e drogas pelos intrusos não foi sustentado pela pirataria portuguesa no Índico, conquanto esta se não coibisse durante os dez ou quinze anos da instalação lá, nem desaparecesse totalmente depois. Mas a única concorrência à rota do Cabo, superando até a sua escala, foram os resgates dos Portugueses em todo o Oriente, entre os seus diversos e tanta vez longínquos mercados; o que até meio do século aguenta em parte as transferências por letras de câmbio e outras compensações de contas.

Os mecanismos monetários da rota do Cabo são sustentados durante mais de meio século pelo ouro da Mina e Guiné, por um lado, pela prata alemã, balcânica e tirolesa, por outro, escoando-se esta por Antuérpia para Lisboa. O primeiro entra pela Casa da Guiné e Mina, donde passa à Casa da Moeda; a segunda, ao desembarcar dos navios vindos dos portos nórdicos, segue para a Casa da Moeda mais tarde ou mais cedo. Nas entradas de ouro lemos nomes na esmagadora maioria portugueses, além do ouro da Coroa. Quanto à prata, vinda da Europa Central e de Leste pelo empório flamengo, como é natural constitui negócio nas mãos sobretudo de alemães, flamengos, franceses, italianos, burgaleses. De 1517 a 1556, em relação às entregas superiores a 500 marcos, 61% são feitas por estrangeiros, 31% por portugueses (repare-se que, com aquele limiar, $^1/_5$ dos depositantes realiza $^4/_5$ dos depósitos). Quanto aos que tanto tratam em ouro como em prata, quase todos são portugueses — aparecem só a competir Cristóvão Carmonês — de Cremona (seria de esperar), um Giraldi, e depois um ou outro genovês ou espanhol, em escala muito menor. Durante o primeiro quartel de Quinhentos, a Casa da Moeda de Lisboa tem um movimento de entradas de uns 25 000 a 30 000 marcos prata e 2 000 a 3 000 marcos ouro (marco = 229,5 gr); soma de 4 500 a 6 000 marcos ouro; ou seja entre 290 000 e 380 000 cruzados por ano. Em relação à média anual da prata proveniente das minas europeias — uns 366 000 marcos durante o período de zénite, 1526-1535 — o mercado português absorve tão-só 6,8% a 8,2%, dos quais a rota do Cabo leva por seu turno $^1/_5$ a $^1/_6$. Como vemos, montantes extremamente diminutos.

Nas compras de especiarias na Casa da Índia de Agosto de 1509 a Janeiro de 1511, a parte dos Portugueses é de 53,4%, aos Alemães cabe menos de $^1/_6$ e aos Castelhanos (de Burgos, claro), menos de $^1/_8$. Confrontando com outras listas de contratos, retenhamos que a parte dos nacionais permanece importante, embora no negócio figurem grandes capitalistas internacionais, como os italianos Affaittati (sobretudo), Sernigi, Catanho, flamengos como os Erasmos, com um ramo estabelecido na Madeira, alemães como os Welser, os Imhof (Emcuria), os Rem, e os inevitáveis Burgaleses. Assim recebe a Casa da Índia uma boa parte dos meios mone-

tários de que precisa, meios que muitas vezes passaram primeiro pela Casa da Moeda donde são transferidos. Mas o que importa destacar é que os mercadores e capitalistas estrangeiros (de igual modo que os nacionais) não vivem restritos à articulação prata e cobre — especiarias, ou obras de cobre — resgates africanos (escravos), participam nos tratos do açúcar da Madeira, do pastel dos Açores e de todos os que animam a circulação atlântica. Um excelente exemplo, é o do grande magnate Bartolomeu Marchione, florentino, que foi quem deteve nas suas mãos os principais fios dos negócios no mercado português nos reinados de D. João II e D. Manuel. Assim, os mecanismos monetários do caminho marítimo para a Índia não se prendem unicamente à venda das especiarias, drogas e outros produtos orientais descarregados nos cais lisboetas, mas a todos os complexos económicos das indústrias têxteis e côres de tinturaria, dos cereais que abastecem as cidades, do açúcar, dos resgates de escravos, marfim, e de tanta mercadoria mais. Ou escoando a produção do seu complexo económico próprio, ou reexportando os produtos guineenses e brasileiros (pau brasil) ou orientais, o comércio português assegura o afluxo de ouro, prata e cobre nas proporções que apontámos: a sua balança deve ser largamente favorável.

No Oriente a compra das especiarias e drogas foi regulada por tratados e acordos do Estado português com os reis e autoridades locais. Do lado português procurou-se manter a estabilidade dos preços — e mantém-se grosso modo até meados do século — e a atribuição de contingentes a cada mercado de produção. As operações, mesmo que por conta de particulares, deveriam realizar-se por intermédio obrigatório das feitorias régias, para evitar a subida que resultaria de «muitas mãos» e outras consequências desvantajosas quanto ao escoamento das mercadorias do Reino ou aos inevitáveis câmbios com seus ágios (sarrafagens). A pimenta comprou-se a 2 $^{1}/_{2}$ a 2 $^{2}/_{3}$ cruzados o quintal, sendo um quarto pago em cobre (na base, embora com oscilações, de um quintal de cobre para um bahar de pimenta) e $^{3}/_{4}$ em xerafins (ashrafis) ou zecchini de ouro. Por várias vezes tentaram os portugueses pagar com mercadorias em vez de numerário, o que embarateceria as especiarias; como tentaram saltar por cima dos mercadores mouros ou hindus intermediários e ir directamente adquirir aos produtores. As variações nas condições de compra também se davam consoante a época: se compravam de antemão (antes da colheita ou apanha), se pagavam adiantadamente ou necessitavam de empréstimo para pagar até virem a dispor dos meios monetários próprios, e ainda segundo a procura de moedas, de prata evidentemente, para o Extremo Oriente, a qual condicionava os câmbios nas praças indianas. E é claro que os portugueses se defrontavam sempre com a concorrência dos mouros e indianos, mau grado os seus esforços no sentido de controlarem os Estreitos de Meca e Ormuz.

O Estado português quis instaurar e manter o regime de monopsónio quanto às drogas das Molucas e Banda — cravo, maças, noz muscada. A feitoria régia chamaria a si todas as transacções com produtores ou intermediários. O pagamento fazia-se em panos de Cambaia e de Bengala e em «caixas» sobretudo javanesas mas tam-

bém chinesas (que aquelas imitavam), peças de cobre comparáveis aos ceitis portugueses (mas de menor valia); as naus e outros navios vindos da Índia embarcavam-nas em Java para as distribuirem depois pelos arquipélagos. Mas a dispersão da produção entre as inúmeras ilhas com seus mercadores e a diversidade e multiplicidade de rotas levaram nos anos 30 a aceitar a realidade da liberdade de trato; e as tentativas posteriores de regressar ao monopólio régio de compra fracassaram, como seria de esperar. Em princípio, é porém em navios controlados pelo Estado português que as drogas circulam: ao serem carregadas a bordo, $^1/_3$ passa para propriedade da coroa. Condições gravosas, incitaram ao desrespeito generalizado, a começar pelos funcionários portugueses (que nesses arquipélagos só permaneciam três anos — para enriquecerem, e assim eram os primeiros a participar nos resgates defesos). Acresce que a compra se fazia ante-mão aos produtores e pequenos intermediários, a quem se forneciam panos e *caixas* antes da safra, o que embaratecia muito as despesas do comprador mas exigia cabedais disponíveis antecipadamente. O Estado manteve todavia a viagem das Molucas, à partida de Goa, com a costumada carga de panos e caixas (embarcadas na escala javanesa); e sempre ganhou uns milhares de cruzados, e o capitão da viagem, tripulação e mais gente a bordo ganhava à tripa forra. A partir dos anos de 70 os Portugueses serão porém escorraçados do comércio das drogas na Insulíndia.

Quanto à canela de Ceilão, também as autoridades portuguesas quiseram instituir o monopólio de exportação (e até a obrigatoriedade de exportação total da produção), obtendo uma parte como tributo (páreas). Mas nunca as feitorias régias e a «nau da viagem de Ceilão» conseguiram tais objectivos, os oficiais (nobres, Forças Armadas, Fazenda, administração, artífices e técnicos) eram, como de costume, os primeiros a fazerem os tratos por sua conta própria, infringindo as normas legais. A canela é paga essencialmente com géneros alimentícios e outros artigos de importação: arroz de Coromandel e Bengala, panos de Cambaia, especiarias, metais; e afluem os apreciados zecchini áureos, e no decurso do século cada vez mais os argênteos larins persas.

Por meados do século XVI o comércio mundial vai mudar alguns dos traços da estrutura que se instalara durante a sua primeira metade. De 1521 a 1610 o ouro das Américas de Castela sobreleva ou iguala as restantes fontes de extracção mundial deste metal: atinge a média anual de 4 262 kg em 1551-1560, e para todo o período ela é de perto de 1 800 kg (os Portugueses não tiram mais de 1 000 kg em Guiné e Mina, 500 a 800 do Monomotapa). Malaca movimenta à volta de 2 000 kg (sendo a produção total do mundo malaio de uns 4 000 kg, como aliás a do mundo guineense). Para mais os Portugueses deparam com dificuldades nos seus tratos do ouro. Aliás, a meio de Quinhentos o império português atravessa todo ele uma crise, ligada a crises que afectam outras economias-mundo, retirando-se em parte de Marrocos, incrementando a colonização do Brasil com novo salto na economia açucareira e do tabaco (e ainda do pau-brasil). Entretanto começam a surgir

tentativas de formação de «chartered companies», sociedades por acções (nominativas), que vão fornecer um novo instrumento jurídico e comercial à expansão, agora a desaferrar, dos países nórdicos; essas vão apertar o mundo português com múltiplas iniciativas agressivas embora durante alguns decénios não conclusivas. No Oriente os preços triplicam entre 1540 e 1560, minando por completo a política portuguesa de estabilidade. E na Insulíndia os Jaus conquistam o domínio dos mares, os tratos das drogas passam para as suas mãos (embora os Portugueses nele continuem a participar em âmbito reduzido), a instalação dos Castelhanos nas Filipinas e o estabelecimento da carreira regular de Acapulco a Manila, por 1565, altera todo o mercado monetário e do metal branco no Extremo Oriente. A partir de 1561 graças às novas técnicas de separação, a prata mexicana e peruana invade a Espanha e até 1620 vai afluir a mais de 200 toneladas por ano. De Sevilha espalha-se vertiginosamente por Laredo para os Países Baixos, por Barcelona a Génova, e desta praça a toda a Itália e Norte da Europa, por Lisboa para o Índico e Ásia Extrema. Todo o mundo, quer entretecido pelas grandes rotas marítimas, quer até pelas caravanas das cordilheiras montanhosas e estepes euro-asiáticas, é submerso pela maré enchente dos reales de a ocho (piastras, de 27,2 gr) e reales de a cuatro ou patacas. A amoedação branca inglesa anda por 9 a 18 toneladas anualmente de 1545 a 1605. A geografia mundial dos metais preciosos e numerário desenha-se agora diferentemente. Uma vasta região económica opera como bomba aspirante de toda a prata do globo: é a China, que não cunha todavia este metal, mas onde a sua razão para o ouro é máxima: entre 6 e 8, quando na Europa já ultrapassa 12 e caminha ràpidamente para 14. Em contraste, uma outra vasta região de extracção, onde o valor da prata é mínimo, e donde irradia para toda a parte: o México e o Peru. Mas para finais de Quinhentos uma segunda região de forte contributo em metal branco vem juntar-se a estas e modificar de algum modo as condições gerais: é a prata japonesa, que se difunde pelo mundo malaio mas sobretudo se escoa para a China. Se a rota dos larins do golfo Pérsico para a Índia, e daqui para o Extremo Oriente continua a fluir, nela misturam-se já *reales* e as outras rotas é pelos fluxos dos *reales* que se definem.

Por isso Duarte Gomes Solis, em 1628 (*Alegación*, f. 116), já não se espanta de que «no habrá tierra en todo el mundo em que no se hallẽ reales Castellanos, que a poder tratar-se la tierra de tras de los montes Caspios, se devian hallar reales.»

O comércio português pela via marítima do Cabo, no último quartel do século XVI e no XVII, como observa Luís Mendes de Vasconcelos (*Diálogos Do Sítio de Lisboa*, p. 82 ed. Sérgio), nos leva a prata e dá-nos alcatifas — e, acrescentaríamos diamantes, panos, cauris, muito menos especiarias embora a canela adquira importância nova. Os contratadores da trazida da pimenta, em 1580, obrigaram-se a mandar à Índia durante os cinco anos do contrato 170 000 cruzados por ano em reales, e efectivamente até mandaram perto de 190 000. O feitor florentino Sassetti, em carta de Goa de 9/11/1585, explica: «Il nerbo delli effetti che vengono

di Portogallo sono reali; delli quali, ragguagliato un anno per l'altro, vengono da ottocentomila libbre di 10 reali a un conto d'oro, compresi i capitali per comprar la pimenta.»; ora, além de como moedas valerem lá mais 25% do que em Portugal, tornaram-se mercadoria, e como tal beneficiam de outro ágio (sarrafagem, neste caso: diferencial), que foi de 12% nesse ano: ao todo 37%. Outro italiano, pela mesma altura e também em Goa, confirma-o, atribuindo à finíssima prata que «corrono per diverse parti delle Indie, e specialmente in Malacca, quando si partono le navi al tempo delle mude, che si chiamono monsoni, e in tal tempo detti reali si pagono di più di quello, che vagliono» (ff. 70r-v). Pyrard de Laval no primeiro decénio de Seiscentos constata em Goa que a prata vale lá 1/3 mais do que em Espanha (II, p. 103). Mas na China o diferencial é evidentemente maior, como insistirá Duarte Gomes e outros: 50%. É a atracção da China que comanda desde a segunda metade do século XVI os movimentos do metal branco e do numerário, e o grande centro estratégico-económico onde tudo se decide é agora o Extremo Oriente, na confluência das rotas do Cabo, de Acapulco a Manila e do Levante-mar Roxo e Ormuz. A tal ponto que do Japão se leva prata para a China, donde se extrai ouro e mercadorias de produção chinesa (seda, porcelanas, móveis), ganhando-se nessa breve viagem 50 e até 100% (Solis, *Alegación*, f. 58v). A preocupação dominante do economista e mercador português é o mar do Sul, quer porque «la mucha plata que por el comercio de México passa a Filipinas, y la multitud de los reales que de la Manilla passan a la China» danou tudo: os tratos portugueses da rota do Cabo e de Malaca e Macau e os tratos sevilhanos com o Novo Mundo; quer porque é no Extremo Oriente que os «rebeldes e inimigos» — entenda-se sobretudo os Holandeses — têm a base do seu poder, favorecendo a atitude hostil de Japões, Jaus, Bornéus, Sundas e outros, que se tornam poderosos contra Portugueses idos de Poente e Espanhóis com assento nas Filipinas; lembre-se que em 1630 os Portugueses serão expulsos do Japão, e só aos Holandeses permanecerão abertos os portos nipónicos. A Espanha e Portugal devem unir-se para resolver a questão do mar do Sul, que sobreleva a do Norte da Europa ou a do Brasil e Índias Ocidentais. Assim, há que cerrar o comércio das Filipinas ou abri-lo de maneira que se unam as forças luso-espanholas, pois que é «mas prejudicial el poder que trae (o Holandês) en la mar del Sur de las Molucas que no el que tiene en Flãdes.» (*Discursos sobre los comercios de las Indias*, 1622, ff. 90 e 92 e 41). É portanto toda uma estratégia mundial que a nova economia põe em jogo. Quase pode dizer-se que há uma única economia-mundo para o trato monetário: frei Gaspar de S. Bernardino, em 1606 e a propósito de Ormuz, sublinha que larins, sequins «e as nossas patacas de Espanha valem em todo o mundo, em particular a pataca, quanto mais longe de Espanha tanto maior preço tem, o que não sabemos de alguma outra moeda.» (*Itinerário* cap. XI).

Voltemos à rota do Cabo. No contrato de trazida de 1100 quintais de gengibre e 400 de noz, que vigorou em 1579 e 1580, os contratadores, podendo escolher

entre barras de ouro ou prata e moeda estrangeira, entregam os 13 500 cruzados da obrigação ùnicamente em reales. Em 1609 descarregaram-se em Goa 32 caixões de reales que seguiram para Cochim, destinados à compra da pimenta malabar; ao abri-los constatou-se que eram de reales singelos, quando deviam ser de piastras ou patacas (AHU, Índia, caixa 2); e essa fraude continuava em 1612, pelo que houve que tomar medidas para acabar com tal «desordem». A esquadra inglesa de Dale interceptou em 1618, perto das ilhas Comores, um galeão português que ia para Goa; os portugueses resgataram o galeão por 90 000 reales, e ainda levaram a Goa 400 000 em espécies (*English Factories in India, I,* pp. 53 e 77; e outras fontes). Estimemos numèricamente este fluxo de reales de Lisboa para o Oriente. A dois viajantes, Tron e Lipomani, disseram em Lisboa que a armada de 1578 levara 1 300 000 cruzados em reales de a ocho; Sassetti, ainda no Reino informa que na armada de 1583 seguia mais de milhão e meio de ouro em reales; e já em Goa apresenta como «tenaz» 800 000 a 1 milhão. Recorde-se que nesta época cada «nau de carga» regressa ao Tejo com o valor de 1 milhão. Só para a pimenta, continua-se em envios na ordem de 170 000 a 200 000, confirmado por Ambrósio Fernandes Brandão em 1618 (*Diálogos Grandezas Brasil*, 3.º, p. 140 ed. Cortesão). Note-se — notou-o Duarte Gomes (*Arbitrio sobre la plata*, 1621, n.º 32) — que a saca de moeda não afecta a amoedação nacional, Portugal dispõe ordinàriamente de reales que correm em abundância. Voltamos ao problema da complementaridade económica como fundamento dos circuitos e mecanismos monetários. Já não é o chamar ao mercado português a prata alemã e húngara ou o ouro da Mina e Guiné. Passou a ser o desvio para Portugal do ouro do Novo Mundo e sobretudo a atracção da prata mexicana e peruana, sob a forma de reales de a ocho e de a cuatro; ou seja, a ligação com Sevilha e com as Índias de Castela.

Pelo seu lado, Holandeses e Ingleses não podem proceder de modo diferente. Por Surate, Paleacate (Pulicate) e Masulipatam, e por Djakarta vão injectar em todo o Índico e Insulíndia esse numerário de prata de cunho castelhano. Duarte Gomes Solis, talvez o economista que na passagem da expansão quinhentista para a depressão seiscentista melhor soube focar os problemas económicos à escala mundial, sublinha a traço bem grosso: «Cossa es sabida que los rebeldes de Olanda, i Ingleses no llevan a la India Oriental otra cosa sino Reales de a ocho, i quatro, assi que para aquellas partes no sirven los frutos, ni manufacturas de sus tierras...»; e apontando que no envio do metal branco para a Ásia se ganha 50%, conclui uma vez mais: «la plata, sin la qual la compañia della India no puede ser continuada por los flamengos, ni Ingleses.» (*Discurso en razón de la Compañia Oriental que tienen los rebeldes de Olanda e Ingleses*, 1618). O mecanismo é o mesmo que para os Portugueses: «... de la India Oriental de V. Mg^de^ traen [los rebeldes de Olanda i Ingleses] especiarias, no con otra cosa sino con los Reales de las Indias occidentales, de V. Mg^de^, por manera que siendo las propriedades de V. Mg^de^ ellos gozan el fructo dellas...» (idem). Ao constituir-se, a Companhia Inglesa das Índias Orientais obteve

licença de exportar em cada viagem £ 30 000, «in foreign coin or bullion; so as at least 6,000 l. be first coined at the Mint»; mas uma nota à margem esclarece: «We have not any liberty granted to carry out any gold by name, but only silver.» (*Calender of East Indies*, I, n.º 281, 1600, Dezembro, 31). E em 1604 foi-lhe dada licença de exportar na segunda viagem *moeda estrangeira* no valor de £ 12 000 (idem, n.º 329). Por exemplo, em 1619, dos reales que a armada inglesa trouxe de Inglaterra, 150 000 seguiram para a Pérsia, enquanto 163 956 eram desembarcados em Surate, destinando-se às compras na própria Índia (*English Factories in India*, I, p. 185). Em Dezembro desse ano, aproveitando uma viagem do governador de Broach (Baroche), a Companhia manda de Surate para Ahmadabad, pela escala daquela cidade, uma dúzia de caixas contendo 48 000 reales de a ocho. Em Abril de 1620 os feitores expedem de Surate para Burhanpor 10 000 reales «in specie» (entenda-se: piastras) e 300 peças de ouro (provàvelmente ashrafis) vindas de Mokka (idem, I, pp. 152, 159, 166, 190). Desde 1608 que em Surate a feitoria inglesa constata a circulação, ao lado dos mahmudis indianos, dos reales de a ocho do cunho de Sevilha, equivalendo a piastra a 5 mahmudis, câmbio com flutuações; e em Paleacate e Masulipatam anotam cuidadosamente, por exemplo de 1619 a 1622, o câmbio entre a piastra e o pagode: a moeda de ouro vale 1 1/2 a 1 3/4 a moeda de prata. Os Holandeses enviam primeiro o numerário para Batávia, e daqui é que o espalham pelo Oriente. Assim, em 1620 o navio *Wappen van Zeeland* desaferra daquele porto rumo a Ádem e vai a Swally descarregar 14 caixas de reales de a ocho, depois conduzidos sob escolta para Surate: ressalta o diferente traçado das rotas holandesas. Em 1622 o navie *Unetie* leva de Batávia para Pulicate 20 000 reales de a ocho, ficando a primeira praça desprovida dessas espécies.

O afluxo massivo de peças de prata ao Oriente encareceu o ouro, e por isso à volta dos anos de 1620 Portugueses como Holandeses expedem para lá esse metal em barras (os segundos), preferindo os mercadores portugueses como os Venezianos levar os sempre preciosos zecchini e ainda xerafins (ashrafis) e, da amoedação luso-indiana, pagam com são tomés. A pimenta do Kanará prefere o ouro, enquanto a do Malabar permanece fiel à prata. Mas este metal voltará a subverter tudo, nas relações da Europa com o Oriente. Em Junho de 1655 a armada com destino ao Brasil encontra um navio inglês que ruma pela via do caminho marítimo para a Índia com quantidade de patacas (Brito Freire, *Viagem*, pp. 81-2). As vias tradicionais do estreito de Ormuz e do mar Roxo continuam a trazer aos mercados indianos e extremo-orientais quer os larins persas, quer, como acontece com duas naus que em Janeiro de 1663 chegam a Surate idas de Meca, «Carregadas de muitas moedas de ouro e patacaria, que são as drogas mais comuns que de Meca [Mar Roxo] se trazem para a Índia, em retorno das fazendas que dela lhe vão» (Manuel Godinho, *Relação do caminho*, cap. VII). Naturalmente o decrescimento da mineração do metal branco nas Américas de 1630 a 1660 contribuiu para que o ouro retomasse em parte o seu papel. Mas desde 1660 a extracção recupera e volta-se aos maiores níveis do período

feliz, de modo que os reales de novo submergem todo o globo. Regressa-se, quanto à circulação monetária, à situação de começos de Seiscentos. Pyrard de Laval desenhou-a com nitidez: «Or la principale marchandise qu'on porte de Goa à Macao, c'est de l'argent: car en la Chine l'argent y est fort requis, et la pluspart de l'argent qui va d'Europe, et par la voye d'Ormuz aux Indes Orientales, s'en va tout en la Chine; mesme celuy qui vient du costé du Japon, Indes Occidentales par la mer du Sud, et isles Philipines, ou de Manille, où est aussi l'estape des marchandises venant des Indes Occidentales, et de la Chine par la dite mer de Sud, comme du Perou, Nouvelle Espagne, Mexiquo, Chili et autres lieux de ce costé là. De sorte que l'on faict estat que tous les ans il entre en la Chine plus de six ou sept millions d'or en argent, et n'en laissent jamais sortir un teston, mais ils fondent tout cet argent en lingots, et tout leur tresor est en argent, et non pas en or, qui y est fort frequent et commun» (*Voyages*, II, pp. 293-294, reportando-se a 1602-1610). Pela mesma altura Diogo do Couto mostra que da Pérsia e todos os reinos do sertão (do continente asiático) vem a Ormuz prata a comprar todas as cousas que da Índia vão em 10 ou 12 naus: drogas, roupas, pau de águila, sândalo, cânfora, porcelanas (chinesas), etc; todas se comutam por larins (repare-se bem), cavalos, alcatifas, damascos, brocados e outras louçainhas. (*Soldado Prático*, p. 240 ed. R. Lapa). Pelo Levante todo o império turco era inundado, como se explica em documento de Lisboa de 15/03/1608: aos seus portos vão todas as nações comprar-lhe as mercadorias que Portugal podia fornecer (seda da Pérsia, especiarias, etc), levando os reales à Turquia, onde valem muito. (*Livros das Monções*, I, pp. 220, n.º 73).

No decurso do século XVII muda porém a composição dos fluxos de mercadorias pela rota do Cabo. Não apenas pelo facto de passar do monopólio português — de um só — para as mãos de três conjuntos mercantis — Holandeses, Ingleses e Portugueses, com a intrusão ainda de alguns outros (sem grande relevo, todavia). Já desde o derradeiro decénio de Quinhentos deixara de ser para os Protugueses a rota das especiarias e drogas; as naus trazem agora de retorno diamantes e pedras preciosas, panos, sedas, alcatifas, porcelanas e outros artigos chineses; entre as especiarias, a canela assume uma importância que não tinha; sobretudo até a tomada de Ceilão pelos Holandeses. Os carregamentos dos navios que vêm da Índia Oriental nos anos 670, 680 e 690 têm essa composição (como se vê pelos registos copiados pelos cônsules franceses em Lisboa, Archives Nationales, Paris). Numa *Mémoire touchant le commerce du Portugal*, de 1698 (B. N. Paris, Clairambault 1005), arrolam-se como envios de Lisboa para o Índico: coral (já no século XVI), papel de Itália, tecidos escarlates de Holanda, dinheiro em patacas, e, note-se bem, tabaco. De retorno temos os diamantes brutos, como o de maior valor, tecidos com fio de ouro e de prata, damascos e outras sedas, tapetes, cobertores, panos de algodão, porcelanas, alguma pimenta, peças de marcenaria chinesas, uma côr de tinturaria de há muito importante — o anil —, e o salitre para fabrico de pólvora, cujo peso se torna considerável. Os lucros são estimados em 35% na comutação de mercado-

rias, 30 a 40% só na prata — e por isso todos os que podem não deixam de enviá-la. Nos navios ingleses também os panos de algodão (cotonias) crescem consideravelmente: de 240 000 peças à volta de 1600 trepam a mais de 860 000 por alturas de 1700, sendo 2/3 para reexportação; e as importações continuarão a crescer, sendo a sua substituição um dos vectores da Revolução Industrial (Ch. Wilson, *England's Apprenticeship*, p. 170). A evolução das compras holandesas na Ásia reflecte mais tardiamente tais mudanças. Até meio do século XVII a pimenta e especiarias e drogas representam 75% ou mais, caiem para perto de 59% por 1670, e no final do século estão em 31%; ao invés, os têxteis, ao redor de 15% até 1650, mais do que duplicam vinte anos depois, e por 1700 estão nos 55% — mais de metade do total. O salitre junta-se à lista a meio do século, o chá e café para final. Mas durante a maior parte de seiscentos ainda podemos falar de rota das especiarias. Os valores de compras no Oriente vêem-se multiplicados por 5 durante o século XVII, de quase 3 milhões de florins para 15; as vendas em Amsterdam vêem-se multiplicadas por menos de 2,5, de 8 milhões 770 000 florins a meio do século para 21 milhões; quer dizer que o diferencial lucrativo é de 40% a meio do século, sobe no intervalo para 60% e volta ao nível de 40% no final (K. Glamann, *Dutch-Asiatic Trade*).

A passagem da rota das especiarias e drogas para a rota dos panos de algodão e sedas, diamantes, salitre, café e chá, porcelanas e outras obras chinesas não alterou a característica fundamental do fluxo à ida da Europa: as moedas de prata — piastras e patacas. Num relatório sobre «O estado presente do dinheiro em Portugal», de começos do século XVIII (B. N. Lisboa, Pombalina n.º 738), não se duvida da vantagem de assentar a prata em preço mais alto, «considerando a prodigiosa saca deste metal da Europa para a Índia, que cada anno vay em mayor augmento.» Um navio parte de Lisboa para Goa em Abril de 1677 com mais de 1 milhão de patacas em prata e uns 300 000 cruzados em esmeraldas, coral e outras mercadorias. Em 2 navios que levantam âncora do Tejo em 25 de Abril de 1691 seguem mais de 200 000 piastras em numerário argênteo; a carga de mercadorias compõe-se de coral (sempre!), panos ingleses, vinhos, licores, quinquilharia. Em Março de 1698 fazem-se à vela com destino a Goa 3 navios; os cofres contêm mais de meio milhão de patacas em espécies (entre as quais 150 000 piastras), e o coral representa só por si mais de 200 000 escudos; na carga conta-se o tabaco e os lanifícios, vinhos e aguardentes. No ano seguinte o navio que rumou para Goa em Março também, levava mais de 300 000 patacas em espécies. O lucro esperado nestes envios de numerário é de 30%, dada a diferença de preços da prata entre o Oriente e a Europa. O cônsul francês espanta-se: «je ne sais comment cette Cour ne cherche point les moyens d'empêcher la sortie de tant d'argent, qui est d'ordinaire tous les ans, et qui ne peut qui n'épuise ce pays-ci, soit qu'elle n'en sente pas le dommage ou qu'elle ne croit pas le remede aisé, elle a jusqu'ici donné toute liberté sur cela.» Voltaremos a este ponto, como ao do tabaco e coral. O ano de 1700 é de crise; um só navio parte para a Índia, em espécies vão tão-só 40 000 a 50 000

piastras, a carga compõe-se, como de costume, de coral, tabaco, papel, lanifícios, vinhos, quinquilharia. Em 1701 retoma-se o envio de 3 navios, em Março, com 200 000 piastras em moedas; o resto dentro do quadro habitual. E se saltarmos uns anos, em 1724 os dois navios que rumam para o Índico levam só num deles 400 000 piastras em moedas de prata. (Archives Nationales, Paris, B[1], Fundo consular). Quanto aos Holandeses, K. Glamann estabeleceu as contas das armadas de ida para o Oriente de 1714 a 1728. O total de 106 700 000 florins distribui-se assim:

43,3% carga e numerário levado;

41,6% despesas da viagem (pessoal, víveres, carga e descarga, etc);

15,1% valor dos navios com os aprestos.

Na realidade, em espécies foram enviados 41 506 300 florins e em mercadorias 4 694 800 florins.

A parte da prata em moedas ainda é muito maior nos cinco navios que, de 1728 a 1730, foram para a China: do valor total de 1 878 311 florins, aquela representa 71,3%.

Dois navios franceses vão em 1714 de Saint-Malo à China, «ayant leurs fonds en piastres et barres d'argent» (que do Peru tinham ido para França, Ministère Affaires Étrangères, Paris, Portugal, vol, 46, f. 76v). Esta saca para as Índias Orientais continuará por todo o século XVIII. Em 1794 o político e economista Azeredo Coutinho escreverá que as Companhias «importam infinitamente mais mercadorias das Índias para as suas nações respectivas, do que elas exportam; e para fazer a compra elas fazem sair todos os anos somas muito consideráveis em dinheiro.» Ainda em 1820 outro economista, Acúrcio das Neves, se queixará da saca de moeda de Portugal para os portos da Ásia: é para onde ela vai em maior quantidade (*Memória sobre os meios de melhorar a indústria*, ed. 1964, p. 92). Mas desde o ocaso do século XVIII os Portugueses estavam a aproveitar a crise geral para activarem o seu comércio pelo caminho marítimo para a Índia: anos houve em que chegaram a fazer-se à vela com tal destino dez navios, de 500 toneladas e mais. Os retornos, em preços europeus, valem, carregação média, 1 milhão de cruzados, quando não excedem dois. Trata-se na maioria de carregações provenientes de Bengala e da China. Ora Acúrcio das Neves, embora se tivesse queixado da saca de moeda para o Oriente, acaba por reconhecer que vai muito pouco dinheiro: «Com letras sobre Inglaterra, e de Inglaterra sobre Bengala e outras praças orientais, é que Portugal está fazendo o comércio da Ásia.» E como factor favorável havia ainda que contar com a manufacturação no Reino das matérias primas vindas da Ásia — a estamparia de panos brancos, a feitura de estofos com sedas da China — e a reexportação parcial. (*Variedades*, 1822, t. I, 235-7 e II, 204). Assim, nos primórdios do século XIX, quando o mundo está a entrar na industrialização pela máquina e pela energia do carvão, reencontramos a grande novidade da rota do Cabo em confronto com as rotas do Levante, ao traçar-se na abertura de Quinhentos: o papel das letras de câmbio no pagamento das importações provenientes do Oriente, o que reduz os envios de metais

amoedáveis e de numerário metálico. A enchente dos reales por todo o globo, afluindo sobretudo à China, que se desencadeara por 1560, atravessará a meio de Seiscentos um recuo, retomará em grande força nos decénios a contar de 1660, principalmente com a sensacional subida da mineração da prata no México. Atracção irresistível que travou o aumento das letras de câmbio sem as suprimir, acabando estas por voltar a plano de relevo.

Os circuitos dominantes da prata foram uma vez mais bem detectados num relatório francês de 1734 ou 1735: segundo o Senhor de Gennes os galeones e flotas trazem das Américas para Cádiz (e antes Sevilha) no valor de 100 milhões; metade ficaria na Europa, a outra metade repartir-se-ia pelas Escalas do Levante e pelo caminho marítimo para o Índico; na China entrariam anualmente pelo menos 70 milhões, que de lá nunca mais sairiam: montante que pode parecer excessivo, dado que pela Europa só passariam uns 50 milhões em direcção a Leste, mas há que contar com a prata levada pela rota de Acapulco a Manila e com a prata japonesa. (L. Dermigny, *Le commerce à Canton*, t. II, 1960, p. 725). Helfflinger, de Lisboa, num relatório de 1786 (Arch. Nat. Aff. Etr. B$^{3}$ 385) observa que «Pour faire le commerce de la Chine nous [Français] sommes obligés d'envoyer à grands frais nos navires à Cadix pour se procurer des piastres». Na realidade, a obtenção de metal branco mexicano e peruano activava as relações triangulares em que entram os resgates africanos, para depois se escoarem para lá do cabo de Boa Esperança, e por seu turno os resgates em África fazem intervir artigos asiáticos vindos por essa via do Cabo. O cônsul francês em Lisboa, d'Estrées, observava, em 1693: «C'est des Indes Orientales que les Portugais tirent les étoffes petites et de différentes couleurs, lesquelles ils échangent contre des Noirs à Angola»; e também para o trato de escravos pelas ilhas de Cabo Verde, Cachéu e outros pontos; o que o levava a concluir algo de outro modo surpreendente: «la menace du Mogol peut se faire sentir sur toutes les conquêtes [portuguesas], s'ils perdent le peu qu'ils conservent aux Indes». Em 1698 Rouillé, em Lisboa também, notava que a exportação de negros das costas de África para Cartagena de Índias é de muita utilidade, principalmente para os que expedem patacas em espécies para as Índias Orientais: lucro de $^{1}/_{3}$, a que se soma o lucro nos diamantes que vêm de retorno — 30 e 40%, quando não mais. Da Índia vinham as roupas com que se compravam os pretos na Mina: já assim era em começos do século XVII (Arq. Hist. Ultramarino, Índia, caixa 5, Goa 1/01/1618): enumeram-se nada menos de seis sortes diferentes de «roupas». Já vimos como Montesquieu relacionava os circuitos inter-continentais; meio século volvido, Rivarol dirá do mesmo modo que «C'est avec les sujets d'Afrique que nous cultivons l'Amérique, et c'est avec les richesses de l'Amérique que nous trafiquons en Asie.» Mas da Ásia, além das roupas, ainda vinham os cauris para resgatar os escravos africanos: trato a que se consagraram os Portugueses, e que os Holandeses continuaram, como se vê nas listas de carga das armadas idas de Batávia para Texel, por exemplo a de 1732 (Macpherson, *Annals of Commerce*, t. III, p. 183).

As dificuldades nestes circuitos triangulares atlânticos incitavam, como seria de prever, a buscar envios alternativos às piastras e patacas com destino aos mercados asiáticos. Como o coral, por muito importante que fosse, os não substituía, e os lanifícios não tinham lá escoamento em escala compensatória, as tentativas voltaram-se para o tabaco — já em África o «fumo» e a aguardente desde a era de Seiscentos que serviam fortemente para adquirir a «mercadoria de ébano» (os escravos). Os Portugueses contam-se entre os primeiros a procurarem abrir escápulas para os rolos de tabaco no mundo índico e na China. Em 1725 o rei de Portugal envia ao imperador do Celeste Império um embaixador portador de rico presente (no valor de uns 150 000 cruzados) a fim de conseguir que o mercado chinês passe a acolher largamente o tabaco. E em 1786 Helfflinger aconselha aos seus compatriotas a fazerem como os Portugueses, e enviarem tabaco para a China, de modo a evitar à França a sangria de numerário de prata de cunho francês.

Salvo situações específicas de certas épocas ou países, como a da França nos últimos decénios de setecentos, não parece todavia que a rota do Cabo provocasse nas economias europeias hemorragia que as entravasse. É claro que a Espanha é que era violentamente sangrada. Mas em Portugal, por exemplo, o cônsul francês Rouillé observa finamente em 1698: «l'envoi qui se fait tous les ans aux Indes de beaucoup d'argent en espèces ne le rend point aussi rare en ce royaume qu'on pourrait le croire; presque toutes ces pataques viennent d'Espagne, d'où l'on trouve moyen de les tirer, parce que les Indiens (das Índias Orientais) aiment mieux cet argent qu'aucun autre.» Talvez a estreita ligação das economias francesa e espanholas explique que a situação encontrada para finais do século XVIII, de expedição para o Oriente de espécies francesas em vez dos reales, se defina já nos primeiros decénios desse século. Em 1718 De Mornay observava (de Lisboa, Min. Aff. Etr. vol. 53): «Ce commerce qui se faisait autrefois en pataques, se fait aujoud'hui presque en entier en argent de France.» E indica que em Fevereiro do ano precedente chegaram a Cantão 18 navios ingleses e franceses, doze dos quais com os cofres cheios de prata de França.

Compreende-se que desde os alvores do século XVII os círculos económicos europeus se preocupassem com os fluxos de espécies, especialmente de metal branco, pelo caminho marítimo para a Índia. É desfazer essas preocupações que Thomas Mun se esforça por conseguir no seu *Discurso sobre o comércio da Inglaterra com as Índias Orientais* de 1621. Mas no século XVIII a preocupação tornar-se-á dupla. Por um lado, havia quem continuasse a considerar que esse comércio provocava a saca de numerário, em proporções que a tornavam uma hemorragia onerando sèriamente a economia europeia. Por outro lado, a passagem do caminho marítimo para a Índia de rota das especiarias e drogas a rota das manufacturas orientais lançava uma concorrência prejudicial à indústria europeia. Já em 1718 De Mornay, num relatório de Lisboa, alerta Paris: «Le commerce des Indes Orientales, outre le préjudice qu'il porte à nos fabriques, devient aussi très onéreux par la sortie de nos espèces»

(de prata, cunho francês). Espécies brancas de França ou de Espanha, é com numerário que se pagam as importações vindas de além do Cabo — porque as indústrias de base do Antigo Regime, fiação e têxteis, empregam lá o algodão e a seda, não há entre os Orientais procura de lanifícios que são o principal na Europa. Não admira pois que um dos grandes economistas, não só setecentistas mas de sempre, Cantillon, em 1732, depois de insistir em que os mercados orientais não têm procura para os produtos europeus — lá a qualidade é superior e o preço muito mais acessível —, e portanto no caudal volumoso do fluxo de prata em moeda que para a Ásia se escoa todos os anos, «pous augmenter leurs richesses et diminuer les nôtres», chegue aos dois pontos decisivos: «Les manufactures des Indes qu'on consomme en Europe ne font que diminuer notre argent et le travail de nos propres manufactures.» (*Essai sur la nature du commerce*, ed. 1756, III parte, cap. 1). Quere dizer: o tráfico das Índias Orientais serviria de travão à industrialização europeia — salvo se os menos favorecidos nesse comércio, mas com economia em desenvolvimento, entrassem por isso mesmo na via da substituição das importações (haverá que considerar este factor quanto à Grã-Bretanha frente à Holanda?).

É certo que essas importações provenientes dos mercados asiáticos são em alta percentagem reexportadas. Do açúcar descarregado em portos britânicos em proveniência das Antilhas a parte da reexportação oscila de $^{1}/_{3}$ em final de Seiscentos para $^{2}/_{3}$; e pela mesma altura é também de $^{2}/_{3}$ a reexportação das cotonias orientais (mais de meio milhão de peças). Em Portugal igualmente se notou que não importava pagar os produtos asiáticos com dinheiro sonante (piastras e patacas), porque, graças à sua reexportação para as escápulas europeias e sobretudo aos outros circuitos mercantis pondo em jogo as costas de África e o Novo Mundo, os Portugueses obtinham de Sevilha e Cádiz, quando não mais directamente de Cartagena e rio da Prata, a prata cuja saca não influía por isso no funcionamento interno da sua economia metropolitana. Cantillon detectou com sagacidade que tal saca não prejudicava a Holanda, porque em virtude da reexportação, dela se compensava largamente: «Il faut convenir que le commerce des Indes Orientales est avantageux à la République de Hollande, et qu'elle fait tomber la perte sur le reste de l'Europe, en vendant les épices et manufactures en Allemagne, en Italie, en Espagne et dans le Nouveau Monde, qui lui rendent tout l'argent qu'elle envoie aux Indes et bien au-delà.» Mais ainda. Para consumo interno os Holandeses reservam os tecidos orientais, mais baratos, e exportam a produção das suas manufacturas, cujo custo é mais caro; e têm vantagem em comprar no Oriente a comprar em Inglaterra ou França. Ora o papel decisivo da reexportação e destes circuitos que compensam os desníveis de preços já fôra bem visto pelo economista italiano António Serra em 1613: aquilo a que chama «tráfico grande» enriquecerá a economia que o pratica, porque joga com mercados de produção e mercados de colocação (escápulas) fóra do próprio país, fazendo assim afluir os metais peciosos e espécies com mais força do que pela exportação da produção nacional. (*Delle cause che possono far abbondare li regni d'oro e argento*, Parte I, cap. V).

No entanto, a maré enchente dos reales pela rota do Cabo e quase simultâneamente pela recém-descoberta rota de Acapulco a Manila, a entrada em cena da prata nipónica e a permanência dos fluxos de larins do estreito de Ormuz por todo o Oriente levaram por todo o globo um número considerável de mercadores e negociantes a passarem a viver do trato das moedas. Este capitalismo financeiro travou o desenvolvimento industrial, como observou e advertiu Geminiano Montanari em 1683, pela análise do caso italiano. As artes, «che sono il vero nervo delle republiche e il loro sostentamento», entraram em acentuado declínio. «E tutto è avvenuto principalmente perchè, applicati la maggiori parti de'mercanti italiani più ricchi al traffico delle monete, hanno trascurato gli incrementi che fecero grandi i lor maggiori, e lasciatone passare in Francia, in Inghilterra, in Olanda ed altrove, con infinito detrimento e vergogna dell'Italia il magistero.» (*La Zecca in consulta di Stato*, cap. X). Até que ponto o mesmo não se deu na Península Ibérica, e no conjunto das economias de Antigo Regime certos desenvolvimentos comerciais afastaram do investimento industrial, levando mercadores e nobres a aplicarem os cabedais nas terras e em títulos? A imbricação de nobreza e mercancia òbviamente que fortalecia as actividades comerciais e as bases fundiárias da sociedade, sem deixar de crear relações ambíguas e até contraditórias entre o modo de viver nobre e o exercício mercantil: desprezo frequentemente exibido mas participação não menos frequentemente efectiva (também Montanari o notou).

A rota do Cabo só se compreende e apreende na rede mundial de rotas; o comércio das especiarias e drogas, como da seda, só funciona enredado nos complexos circuitos de metais amoedáveis e espécies monetárias que põem em causa, para além das economias-mundo, uma economia mundial.

CAPÍTULO XIII

# As incidências da pirataria no sistema português do século XVI

O traçado, pelos Portugueses, de uma rede de navegação e comércio a envolver todo o globo e a preciosidade dos carregamentos desembarcados em Lisboa e Antuérpia não podiam deixar de despertar sequiosas cobiças nos países ainda num nível inferior de desenvolvimento marítimo e mercantil.

Logo na esteira dos pioneiros, inúmeros navios não portugueses se tinham aventurado na esperança de também participarem nos tráficos enriquecedores; outros, mais numerosos ainda, achavam mais cómodo e de proveito mais seguro ficar à espreita, na rota de regresso, das caravelas que traziam ouro e escravos, das naus ajoujadas de açúcar e especiarias. Se há leis em história, uma das mais certas é a de que um país, seja ele qual fôr, antes do seu arranque comercial marítimo, se entrega a saltear nos mares. Por que razões? Por uma razão técnica e por outra económica. Estas primeiras viagens são aventuras, porquanto faltam o saber e a experiência; a perseguir aqueles que já possuem um e outra, capturando os seus pilotos e marinheiros, a fim de os pôr a guiar os navios, aprende-se, exercita-se no ofício; pois até neste sentido, e não só do ponto de vista económico, o pirata é um parasita: a princípio, não se arrisca a ir muito longe, prefere as águas mil vezes sulcadas, na vizinhança dos termos das rotas por onde se transportam bens apetitosos, nesses pontos onde tem a certeza de não perder o seu tempo em vão e donde pode escapulir-se fàcilmente para abrigo seguro. A razão económica é ainda mais imperativa. Sem cabedais, como participar nas transacções, inclusivé nas trocas em que uma das partes engana a outra: para permutar, nem que seja quinquilharia, é preciso dispor de mercadorias, e estas, houve que as fabricar, ou que as comprar; para comprar, é preciso ter dinheiro, e para o ter houve que produzir, vender ou recorrer a outros meios; ora, tanto para comprar como para produzir, necessita-se de disponibilidades monetárias ou de crédito. Quando nada disso se tem, a única possi-

bilidade de entrar no circuito é roubar, pela astúcia ou pela força, bens ou espécies, e acumular os proventos de tais pilhagens. Alcançado um limiar de acumulação de ganhos, abandona-se o saltear e assim se abre o ciclo comercial; aliás a demarcação destas fases não é abrupta, gradua-se matizada. Então, outros, novos, embarcam em ligeiros navios para ir surpreender os antigos salteadores transformados em abastados comerciantes e sustentar-se à sua custa. Deste modo morrem e nascem correntes de tráfico, ritmadas por alternâncias geográficas e cronológicas. Enfrentando um sistema instalado contra o qual não podem lutar com armas económicas iguais porque para tal não dispõem de recursos, os que buscam um lugar ao sol esforçam-se sempre por abocanhar pela pirataria e assim arrancar farrapos de riquezas aos adversários já ricos. Que os resultados sejam variáveis, só o contrário espantaria. Se as despesas de instalação de um sistema de protecção devoram os lucros que um tráfico a funcionar fornece, muda-se de actividade ou abandona-se a rota ameaçada e abre-se uma nova rota, momentâneamente pelo menos a coberto de ameaças.

Durante todo o século XV a partir de 1434, nesse Quattrocento da lenta creação do Atlântico pelas caravelas, e ainda durante os primeiros quinze anos do século XVI, os Portugueses tinham desfrutado do monopólio da navegação ao sul das Canárias, e a contar de 1498 veio juntar-se o monopólio da rota do Cabo e do tráfico marítimo cristão no oceano Índico, que durará uma centena de anos. Tentativas para quebrar estes dois monopólios, houve-as sempre, sobretudo o primeiro, muito menos o segundo (podemos contar pelos dedos estas viagens violadoras pelo caminho marítimo da Índia). Só os Espanhóis, ou quase só eles, ousavam por vezes arrostar com a fiscalização portuguesa dos mares africanos; raríssimamente os Brugenses ou os Ingleses. Em 1475, por exemplo, um navio flamengo, pilotado por um piloto castelhano, comprou na aldeia das Duas Partes (costa da Mina) ouro no valor de 5 000 a 6 000 dobras; mas os portugueses apresaram-no[1]. De outra vez, anteriormente a 1479, um navio a bordo do qual viajava o feitor de um mercador de Bruges foi à Guiné; no regresso naufragou perto do cabo das Barbas e os sobreviventes foram mortos pelos Saarianos[2]. Em 1479, De La Fosse, feitor de um comerciante de Bruges, embarcava em Sevilha com destino à «mina de ouro»; estava a trocar as suas mercadorias em Shamá e na aldeia das Duas Partes, quando chegaram quatro caravelas portuguesas que apresaram fàcilmente o navio contraventor graças à artilharia de bordo[3]. Em conclusão, todas estas tentativas sevilhanas em ligação com Bruges fracassaram.

Dos portos de Biscaia e do Levante espanhol desaferraram igualmente, entre 1475 e 1480, navios e pequenas frotas com destino à África saariana e negra. No entanto, mais do que de concorrência comercial, trata-se de operações ofensivas que

[1] Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de situ orbis*, livro II, cap. 3.

[2] Eustache de la Fosse, «Voyage à la côte occidentale d'Afrique» (*Revue Historique*, 1897, p. 179).

[3] Idem, pp. 175 ss.

se inserem na guerra que grassou entre Portugal e Castela durante estes cinco anos, cujo objecto de disputa era a coroa castelhana ambicionada pelo rei português. É por isso que em 1476 Carlos de Valera, à testa de 30 velas, vai pilhar o litoral do Sáara, onde cativa mais de 500 azenegues (Sanhadja), e seguidamente ataca, depois saqueia a Ribeira Grande, vila da ilha de Santiago de Cabo Verde, conseguindo capturar o donatário Da Noli e vários habitantes que desembarca em Sevilha. Cartas patentes assinadas pelos Reis Católicos em 4 de Março de 1478 outorgavam aos marinheiros de Palos a liberdade de traficar na Mina de Ouro, e dois anos depois eram nomeados três «recaudadores del quinto y demàs derechos sobre las mercancias que procedian de la Mina del Oro»[4]. Sevilha marcava alguns pontos contra Lisboa.

Por outro lado, os castelhanos que habitavam as Canárias, apertados pelas necessidades do abastecimento, tinham-se acostumado a ir pescar perto do Rio do Ouro, cujo mar é tão abundante de pescaria.

Expansões, ou melhor, tentativas sem continuação. Como de costume, Portugal ripostou impiedosamente e com êxito. Em 1480, por exemplo, uma armada capitaneada por Mem Palha rumou para o golfo de Guiné, onde caçou navios castelhanos que se ensaiavam no trato de escravos pretos[5].

Pelo tratado de Alcáçovas de 1479 (24 de Setembro), Castela renunciou formalmente tanto a estas pescarias como a todo o comércio e navegação de Guiné e Mina, e teve de reconhecer o monopólio português. A primeira cláusula não foi escrupulosamente observada, houve que a renovar e reforçar em 1494 e 1509; era assás difícil aos Portugueses obrigar os Castelhanos a respeitá-la, dada a vizinhança das Canárias e os imperativos de abastecimento do próprio arquipélago. Quanto à segunda parte do tratado, em compensação, os Portugueses apressaram-se e tudo fizeram para obrigar ao seu cumprimento, e conseguiram-no no essencial. É que dispunham de meios bem eficazes. Em primeiro lugar, a caravela, o melhor veleiro que sulcava os mares no século XV, na opinião unânime dos coevos; os estrangeiros, e em especial os castelhanos esforçar-se-ão por copiar o modelo, sem o alcançarem porém; em segundo lugar, toda uma experiência náutica ímpar, enriquecida por conhecimentos cosmográficos embora tradicionais: um conjunto de roteiros, cartas de marear, tábuas astronómicas, astrolábios e quadrantes, a habilidade na manobra das velas e do leme — sobretudo quando era preciso ir à bolina — o aperfeiçoamento das técnicas de construção de navios ligeiros e compridos. É perfeita a adequação das rotas aos agentes físicos do Atlântico. Por último, sem que a importância deste factor seja aliás menor, as caravelas portuguesas estão armadas de peças de artilharia, o mais tardar a partir de 1479 (como testemunha Eustache de la Fosse). Um cronista cortesão atribui o armamento de navios com artilharia ao próprio Príncipe

[4] Jaime Cortesão, *Los Portugueses*, pp. 538-540.

[5] Rui de Pina, *Chronica de D. Affonso V*, cap. 208; Damião de Góis, *Chronica do Principe D. João*, cap. 103.

D. João[6]; como se trata de figura de excepcional inteligência prática e soube rodear-se de sábios e técnicos notáveis, neste caso pode bem ser que a crónica não caia na adulação, embora não se devam esquecer algumas experiências no mesmo sentido que se tinham efectuado esporàdicamente no Mediterrâneo. Seja como for, não parece que seja de rejeitar que a inovação sistemática tenha partido do meio náutico mais adiantado da época, isto é, Portugal. Os navios estrangeiros eram fàcilmente subjugados pelos veleiros portugueses. Em suma, os esforços de concorrência envidados pelas outras nações não obtiveram durante longo tempo senão resultados insignificantes.

Incidentes com piratas cristãos deram-se de igual modo em águas europeias. Foram os Bretões que, em meados do século XV, causaram mais preocupações ao rei de Portugal; represálias eficazes, reforçando enérgicas negociações junto do duque de Bretanha, acabaram por limpar esta ameaça. Acções análogas levavam por vezes ao choque de marinheiros portugueses com castelhanos. Em começos de 1488, por exemplo, uma armada portuguesa teve de fazer-se à vela para caçar o biscainho Joham de Laranda[7]. Tais incidentes ao largo da costa portuguesa ou nas rotas do Norte nem sequer chegam a constituir feridas, o seu interesse não ultrapassa o anedótico; a resposta é sempre rápida, firme e eficaz, de modo que podemos dizer que, no conjunto, a economia marítima portuguesa e o seu senhorio dos mares meridionais permanecem por muito tempo quase indemnes.

Em 1509, um navio português de Tavira (Algarve), carregado de açúcares da Madeira destinados a Rouen, que realizava a sua primeira viagem, foi apresado por um pirata escocês na Mancha, e a presa foi vendida em Honfleur. Este corsário, que cruzava no Canal com quatro navios, um dos quais de 130 tonéis e outro de 70, tinha então em estaleiro duas naus; confessava alto e bom som que só lhe interessava saltear portugueses, pois as cargas destes veleiros eram as de maior valor[8].

Em 1513, franceses apoderaram-se do ouro transportado a bordo de um navio português; no entanto o doutor Diogo de Gouveia, então em França, deslocou-se a Rouen e em Março desse ano obtivera já que lhe restituissem a maior parte da presa[9]. Um navio «latino» que desaferrara de Vila do Conde rumo à Madeira, foi igualmente apresado por três navios franceses da armada do rei de França, os quais roubaram dinheiro e objectos de uso pessoal; deste apresamento, em compensação, Portugal não conseguirá indemnizar-se[10]. Dois anos volvidos, uma nau e um navio de Dieppe apresaram um navio português que velejava da Madeira para Flan-

---

[6] Garcia de Resende, *Chronica de D. João II*, cap. 181.

[7] Braamcamp Freire, *Expedições e armadas de 1488*, doc. n.º 2.

[8] Carta do feitor em Flandres ao rei, Antuérpia, 13 Agosto 1509 (Braamcamp, *Feitoria*, doc. n.º 21).

[9] Carta de Jácome Monteiro ao rei. Blois, 9 Março 1513 (sumário em *Alguns documentos da Torre do Tombo*, p. 289).

[10] *Livro dos roubos que os franceses e vassalos del Rej de frança fezeram aos moradores desta vila de Guimarães e seu termo* (1532), publicado por Alfredo Pimenta, Guimarães, 1940, pp. 48, 51, 52, 53, 94, 60

dres carregado de açúcares, melaços, conservas, doces e sangue de dragão[11]. Até 1520, o inquérito feito em Guimarães não regista outras perdas, o que não quer dizer que não as houvesse noutras vilas ou cidades.

Por alturas de 1520, a situação começa a mudar: os ataques tornam-se mais numerosos, os intervalos, mais curtos, a ameaça, de dia para dia mais assediante. O inquérito judiciário de 1532 em Guimarães permite levantar o seguinte quadro das presas que tanto lesavam os interesses desta vila mercantil e centro de indústria têxtil do Minho:

| Ano | Número de navios portugueses apresados pelos franceses | Ano | Número de navios portugueses apresados pelos franceses |
|---|---|---|---|
| 1520 | 2 | 1526 | 1 |
| 1521 | 2 | 1527 | 1 |
| 1522 | 1 | 1528 | 4 |
| 1523 | 1 | 1529 | 2 |
| 1524 | 4 | 1530 | 1 |
| 1525 | 1 | SOMA | 20 |

Conhecemos as presas relativas a um pequeno porto do Centro, a Pederneira:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1513 | 1 | 1529 | 2 |
| 1522 | 1 | 1530 | 3 |
| 1523 | 1 | 1531 | 1 |
| 1524 | 1 | 1532 | 2 |
| 1525 | 1 | 1535 | 1 |
| 1528 | 3 | 1536 | 3 |

somando também 20 navios (documento publicado por Laranjo Coelho).

O valor total das perdas sofridas pelos habitantes de Guimarães monta a 11 226 cruzados, soma equivalente ao cabedal de um grande negociante.

Os dois quadros respeitam a uma vila e a um pequeno porto. Se pretendemos medir a amplidão da incidência do corso francês na navegação comercial portuguesa, os melhores elementos são-nos fornecidos por dois balanços levantados a pedido do próprio rei em 1531 e 1534. Segundo as instruções de D. João III a Ataíde, enviado a França com a missão de negociar o resgate da carta de marca de Jean Ango, desde o início do século até 1531 os vassalos do rei de França «aos meus tem tomados passante de tresentos navios»[12]. Três anos depois, em carta ao seu embaixador em França, D. João III sublinhava amargamente que desde o começo do século, 350 navios portugueses teriam sido tomados ou pilhados pelos

[11] Idem, pp. 1, 3, 11 e 48.

[12] Reproduzida em Fernando Palha, *A carta de marca de João Ango*, Lisboa, 1882, doc. I.

franceses, e estes ainda ousavam lamentar-se da perda de 6 ou 7 dos seus[13]. Recordemos que os carregamentos dos navios portugueses valiam geralmente muito mais do que os de outras nações: estimava-se até que cada navio dos primeiros valia quatro a cinco dos outros[14].

O teimoso saltear da navegação portuguesa por piratas e corsários franceses não parece dar sinais de cansaço depois de 1534, o que, aliás, também prova a robusta vitalidade da vítima. Seria bem esclarecedor possuirmos outro balanço das presas entre aquela data e meados de Quinhentos. Apesar dessa lacuna, chegou até nós um documento importante que contribui para determinarmos o verdadeiro alcance da acção da pirataria francesa sobre as rotas mercantis portuguesas. Trata-se de um rol levantado em Novembro de 1551 e enviado pelo Secretário de Estado António Carneiro a Brás de Alvide[15]. Segundo os próprios dizeres do relator, a lista é muito incompleta, regista apenas uma pequena parte dos navios saqueados.

| **Anos** | **Número de navios apresados pelos franceses** | | | | **Número de navios cuja carga foi roubada pelos franceses** | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Naus | Navios | Barcas | Total | Naus | Navios | Caravelas | Total |
| 1551 e 1552 | 7 | 45 | 2 | 54 | 1 | 1 | 1 | 3 |

Segundo diversos testemunhos escrupulosamente verificados, os Franceses tinham tomado ou tinham saqueado o carregamento de 220 navios portugueses «de poucos tempos a esta parte». Esta indicação de tempo, embora vaga, não pode verosimilmente referir-se a um período cuja duração exceda o decénio, verosimilhança confirmada por uma concordância de números: estaríamos perante uma média anual de 22 navios, ora a média dos dois anos 1550 e 1551 é de 28. Vimos acima que desde cerca de 1500 até 1534 o total das perdas atingiu 350; atribuindo uma centena de perdas aos dois primeiros decénios do século, ou seja, uma média anual de 5, estimativa que se nos afigura assás verosímil porquanto se trata de um período sem virulência, somos levados a supor que a marinha portuguesa perdeu uma vintena de unidades por ano entre 1520 e 1530, e 12 anualmente de 1531 a 1534. É de facto natural que se sentisse então e nos anos seguintes sobretudo o alívio de curta pausa, graças às negociações portuguesas em França e à instalação de um dispositivo de defesa; mas a partir de 1540-1542 os ataques recru-

[13] *Anais de D. João III*, suplemento de memórias e documentos (ed. R. Lapa, t. II, p. 237).

[14] Goris, *Les colonies marchandes méridionales à Anvers*, Louvain, 1925.

[15] Pedro de Azevedo, «Defesa da navegação de Portugal contra os franceses em 1552» doc. n.º 2 (*Archivo Historico Portuguez*, vol. VI, n.os 5-6, pp. 164-5). E também *Anais de D. João III*, suplemento (t. II, pp. 296-7), carta de Brás de Alvide, de França, de 25 Agosto 1552.

desceram cada vez com maior intensidade, e em breve o estrangulamento da navegação portuguesa atingia uma violência nunca atingida, dramática em 1550-1551.

INCIDÊNCIA DA PIRATARIA FRANCESA SOBRE A NAVEGAÇÃO PORTUGUESA

| **Períodos** | **Número de navios apresados ou saqueados** (médias anuais, estimativa) |
|---|---|
| 1501-1519 | 5 |
| 1520-1530 | 19 |
| 1531-1534 | 12 |
| 1535-1540 | acalmia |
| 1541-1549 | 18 |
| 1550-1551 | 28 |

Por conseguinte, numa trintena de anos mais de 450 navios foram tomados ou pelo menos pilhada a carga. Seria da maior importância avaliar monetàriamente tais perdas. Mas para isso seria indispensável conhecer a natureza dos navios, pois o custo varia largamente, entre uma caravela e uma nau, bem como a natureza dos carregamentos, visto que um navio vindo da Mina com ouro tem um valor a que não se pode comparar o de um que transporta pau brasil, passas e figos de conserva. Quase não figuram nas listas dos apresados navios provenientes das Índias Orientais, carregados de especiarias, logo com riqueza no valor de duas a três centenas de milhar de cruzados. Caravelas de ouro, Portugal pode lamentar a perda de algumas, no entanto pouco numerosas. Em geral, os navios tomados ou saqueados transportavam açúcares da Madeira, ou de São Tomé, a maioria vinhos, fruta seca, pau brasil, ferro, cereais, panos... Não esqueçamos a cabotagem. As naus caíam muito mais difícil e raramente do que os navios nas mãos dos adversários: a proporção, hipotética mas razoável, é de 1/8 ou 1/7. Se errarmos, é por defeito, avaliando, conjecturalmente é certo, a perda dos cascos, mastros, velame, lemes, etc, em 700 000 cruzados e a perda dos carregamentos em 1 milhão e meio, números *mínimos*.

E o que significa o desfalque de quase meio milhar de navios em uns trinta anos, em relação com a potência numérica da marinha portuguesa? Infelizmente, nenhum rol completo do século XVI chegou até nós. As ordens régias de 1552 que suspendiam todas as partidas em direcção ao Norte e ao Oeste do Atlântico impunham aos corregedores a obrigação de arrolar todas as embarcações de cada porto e de cada abrigo; encontraram-se até aqui ùnicamente os resultados dos inquéritos efectuados no litoral do Minho — com duas excepções, de peso aliás: Caminha e Viana —, no Porto, Aveiro e Sesimbra; salvo este último, todos portos ao norte do Mondego. A adição dos inventários parciais dá 239 naus, navios e caravelas; podemos admitir umas quarenta embarcações para os dois portos minhotos que faltam, visto que Viana da foz do Lima é um dos mais activos. Os portos do Algarve e os

outros ao sul do Vouga, não incluindo Lisboa, não deveriam contar menos do que os do Norte, ou seja, uns outros 280. Lisboa por si só contava pelo menos outro tanto. No total, umas 800 velas, número mínino; não devemos errar por excesso admitindo um milhar, porquanto há que incluir ainda a Madeira, os Açores, as ilhas de Cabo Verde. Esta estimativa exclui as frotas portuguesas do Índico. Numa trintena de anos — num terço de século, se preferirem — a marinha portuguesa perdeu, e logo teve de substituir, metade dos seus efectivos. Terrível golpe!

Tal incidência da pirataria francesa na navegação atlântica portuguesa não passa de um caso numa sequência onde se inscrevem alternativamente fases de corso e fases mercantis. Digamos de passagem que também Portugal atravessou a sua fase de pirataria activa durante a primeira metade do século XV. Então, ao contrário do que nos ensinam os manuais e até, frequentemente, os especialistas, florescente navegação muçulmana ligava Marrocos e o reino de Granada, entre si e ao conjunto do Mediterrâneo. A atracção de tais riquezas desencadeou as actividdes de corso nos portos portugueses meridionais; as próprias casas principescas não desdenhavam enriquecer-se graças a tais meios — considerados «nobres», porque implicavam o uso das armas — pois não havia oficialmente ao serviço do Estado os «corsários del-Rei»? 1415: os Portugueses tomam Ceuta — decerto com o fim de estabelecer uma base naval de pirataria destinada a interceptar as viagens tão numerosas e activas ao longo da costa atlântica do reino de Fez e entre essa costa e tanto o Sul da Península Ibérica como os mercados marítimos do Maghrebe mediterrâneo. O tráfico muçulmano por mar foi assim afectado a um ponto tal que pouco a pouco estiolou, e as populações de Marrocos ribeirinhas do oceano tiveram de refluir para o sertão. Aqui se situa indubitàvelmente uma das causas profundas da decadência do urbanismo no Maghrebe ocidental[16].

Noutras circunstâncias, o desencadeamento do corso contra uma rota de tráfico regular não provoca um tal afundamento dramático, mas tão-só a deslocação da rota, deslocação cujas consequências aliás podem ser consideráveis. Até 1568, e durante uma trintena de anos, as zabras biscainhas conduziram de Laredo, porto

[16] Este facto, de pesadas consequências, escapa em geral aos historiadores e geógrafos, obcecados pela miragem de um Marrocos soberbamente imutável, e de um génio marroquino todo terrestre e hostil ao mar — «verdade» que só o é — e com limites — a partir da segunda metade do século XV.

O corso português não constituíu, escusado seria dizê-lo, a condição suficiente da passagem de um Marrocos florescente no ponto de vista da economia urbana a um Marrocos imobilizado no qual as cidades deixam de desempenhar o mesmo papel de primeiro plano. A conquista de alguns focos marítimos marroquinos pelos Portugueses a partir de 1415 e os costumes de salteadores da nobreza portuguesa que nesses focos formou ninhos de pirataria terrestre, conduziram ao despovoamento, a recuos agrícolas, ao fechar-se sobre si próprio do sertão. O desvio das rotas do ouro guineense pelas caravelas teve ainda maior importância nesse sentido.

Aliás, a imagem de Marrocos não ficou absolutamente imobilizada: pois não será uma característica nova (para só apontar um exemplo) o aparecimento e desenvolvimento da pirataria turca em dois dos seus portos atlânticos?

do golfo de Gasconha, para Antuérpia, o branco metal das Índias de Castela. Nesta data, como a posição da Espanha nos Países-Baixos se modifica, a da Inglaterra em relação ao império de Filipe II modifica-se também, e os piratas insulares precipitam--se contra esta navegação castelhana e matam-na. Cortada esta rota, a prata teve de se desviar e ir tomar o caminho de Barcelona para Génova a fim de depois alcançar pelos caminhos terrestres o Norte da Europa, onde então se decide o destino do império espanhol — e do mundo[17].

Outras despesas extraordinárias oneravam naturalmente o tráfico português: referimo-nos, por exemplo, às perdas devidas a naufrágios, qualquer que fôsse a causa destes. Na rota do Cabo, de 1497 a 1521 afundaram-se 23 navios, enquanto 229 chegavam ao porto de destino; dois foram tomados pelos corsários, dois outros devorados pelo fogo a bordo; no total, uma perda de 10,5%. De 1521 a 1557, chegaram a bom porto 242, ao passo que se perdiam 31: as perdas, neste período, cifrar--se-iam em 11,3%. Cálculos aproximados[18]: é todavia possível apertar em malhas mais estreitas a incidência das causas naturais destes desastres. O quadro seguinte, tirado dos *Anais de D. João III* (suplemento, t. II, pp. 291-2 da ed. R. Lapa), mostrá-lo-á:

PERDAS DE NAUS DE ESPECIARIAS DEVIDAS A NAUFRÁGIOS[19]

| **1521-1551** | **Rota do Cabo Ida** | **Rota do Cabo Volta** | **Rota Índia -Ormuz** | **Rota Lisboa -Antuérpia** | **Total** |
|---|---|---|---|---|---|
| Número de navios perdidos | 13 | 10 | 3 | 5 | 31 |
| Valor total das cargas perdidas | 552 150 | 2 450 000 | 50 000 | 300 000 | 3 352 150 |
| Valor médio da carga por navio | 50 000 | 250 000 | 16 666 | 60 000 | |

(os valores em cruzados)

Se em caso de naufrágio o valor final dos danos sofridos é a soma do valor do navio e do valor da carga, visto que a perda de vidas humanas não é avaliável monetàriamente, a incidência do corso num tráfico marítimo não se mede apenas pela adição do custo do navio e do preço do carregamento: não podemos esquecer de

[17] Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranée à l'époque de Philippe II*, pp. 376--381 (da 1.ª ed.).

[18] Veja-se *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, Parte II, cap. V.

[19] Frei Luís de Sousa calculou os totais de cada coluna a partir das médias comummente admitidas, e não o contrário; as diferenças entre os totais calculados por esse método e os realmente inscritos nas duas primeiras colunas explicam-se pelo facto de o valor, conhecido, do carregamento de três naus na primeira coluna e o valor, estimado, do carregamento de uma das naus inscrito na segunda serem inferiores à média comummente admitida.

entrar em linha de conta com as despesas que resultam dos dispositivos de segurança adoptados, das negociações diplomáticas destinadas a entravar as ameaças, e até o resgate das cartas de marca, e que mais ainda! Mas todas estas despesas relacionam-se também com os esforços para quebrar a concorrência e garantir o monopólio de tais tráficos e dessas rotas. É que o Estado que pretende desfrutar sòzinho os mares e terras descobertos e conquistados por si ou colocados sob seu protectorado não pode deixar de classificar os infractores como piratas, entre os que não gozam de quaisquer direitos; por isso esforçar-se-á por que os outros Estados reconheçam oficialmente o seu direito exclusivo e por levar as respectivas autoridades nacionais a castigarem marinheiros e mercadores que violem os seus privilégios e se tenham escapulido por entre as armadas de vigilância; precauções jurídicas que não obstam a que o Estado que desfruta do monopólio confie sobretudo na eficácia dos seus armamentos.

Na primeira metade do século XV o infante D. Henrique e os reis de Portugal tinham solicitado da Santa Sé, e os Papas tinham por várias vezes outorgado aos Portugueses o senhorio e a usufruição em exclusivo dos arquipélagos atlânticos e das costas e mares africanos que as caravelas tinham já descoberto ou se propunham descobrir «até os Índios inclusivé», entenda-se: até o reino do Preste João. Aquando do diferendo castelhano-português que eclodiu em consequência das viagens de Colombo, o Sumo Pontífice não hesitou em dividir o globo em dois hemisférios e em atribuir cada um deles a cada um destes dois reinos da Península Ibérica. Decerto, Portugal não aceitou o meridiano fixado pelo Papa, mas como se chegou posteriormente a um acordo com Castela nos termos do qual se traçava um outro meridiano divisório que, contràriamente ao primeiro, entregava a Portugal o futuro Brasil e quase todo o Atlântico Sul, as duas coroas podiam vangloriar-se de beneficiarem da aprovação da Igreja ecuménica na sua partilha do mundo. Nestas condições, Portugal não estava disposto, a nenhum preço, a reconhecer o direito dos nacionais de outros estados a navegar para sul das Canárias nem a trocar mercadorias com Negros ou Índios do Brasil; menos disposto ainda estava a aceitar o estabelecimento de colónias estrangeiras nessas regiões longínquas que as suas velas tinham dado como novos mundos ao mundo, nem sequer a admitir pretensões de estrangeiros a essa navegação e comércio, a menos de obterem prèviamente autorização sua ou se integrarem nas suas iniciativas. O descobrimento fundava o direito. Durante bastante tempo, apesar de inevitáveis incidentes, este monopólio tão cobiçado foi sòlidamente mantido; ou melhor: distingamos pelo menos três monopólios, cada um dos quais abrirá brechas em datas diferentes: o monopólio dos tratos de Guiné, o do Brasil, o das Índias Orientais.

Assim, é só por alturas de 1513-1514 que a primeira fenda séria se abriu no monopólio da malagueta. Contra as caravelas portuguesas que resgatavam na costa da Malagueta surgiu então a concorrência dos Ingleses e dos Franceses, de dia para

14.1. **Argel, o grande centro da pirataria em começos do século XVII**
Luís Figueiredo Falcão, 1617
(Casa Cadaval, Muge: Códice f. 108)

dia mais dura[20]. Posteriormente, serão ameçados o ouro, o marfim, os escravos. Em 1538, por exemplo, três navios de Nantes rumaram com destino à costa da Malagueta[21]. Em 1552, duas caravelas de castelhanos das Canárias foram surpreendidas na costa de Arguim por navios portugueses[22]. Neste ano, dois navios regressaram ao Havre de Grâce carregados de malagueta, mas ainda sem ouro; um outro, porém, guiado por um piloto português, Simão Pires, e que se viu forçado a arribar à costa inglesa, levava 30 marcos de ouro comprados na Mina, além de 18 toneladas de malagueta[23].

Do lado de lá do Atlântico, apesar da viagem de Gonneville em 1503 e de alguns incidentes entre castelhanos e portugueses no Norte, as inquietações começam igualmente ao redor de 1514, com a rivalidade entre as duas potências ibéricas pelo senhorio do rio da Prata. É preciso esperar por 1526 para assistirmos às primeiras tentativas seguidas dos Franceses para tomar parte no trato do pau de tinturaria. Neste ano, nada menos de dez navios foram armados em França para a viagem ao Brasil. A armada portuguesa de correr a costa, tendo encontrado três naus francesas na Baía, apresou-as depois de rude batalha e castigou cruelmente os infractores. Em Janeiro de 1531, duas naus francesas ajoujadas de pau brasil foram tomadas perto do cabo Santo Agostinho. No ano seguinte, os franceses da nau marselhesa *La Pellerine* desembarcaram em Pernambuco, apoderaram-se da feitoria e edificaram uma fortaleza; mas logo em Agosto esta caía nas mãos dos portugueses, e a esquadra de correr a costa, no regresso do rio da Prata, tomava ainda duas naus ancoradas nesse porto. *La Pellerine*, cujo carregamento era estimado de alto valor, seria capturada perto de Málaga pela armada portuguesa do Estreito de Gibraltar: «e foi de importância por vir do Brasil; que se tornara a salvamento a sua terra, se houveram de armar outras muitas logo em Marselha, e por toda Itália»[24].

Como seria de prever, a diplomacia de D. João III não se poupou a esforços para fazer compreender à França as verdades portuguesas. Em 1531, dois embaixadores extraordinários partiam sucessivamente para aquele reino: um dos vèdores da Fazenda em pessoa, Ataíde, e depois o doutor Gaspar Vaz. Até essa altura mercadores e marinheiros portugueses quase nunca tinham conseguido indemnizações por via judiciária para as perdas sofridas quando de assaltos de piratas franceses: leia-se o inquérito de 1532 levado a efeito em Guimarães e ouvir-se-á o côro unânime lamentar que em França não é costume prestar justiça em tais casos. A missão dos dois embaixadores visava quatro fins: *a)* a anulação de todas as cartas de marca já assinadas, se necessário consentindo em resgatar algumas delas (neste caso estava

[20] *Anais de D. João III* suplemento (t. II, p. 262) — Relatório do vèdor da Fazenda, 1542.

[21] Idem, t. II, p. 259.

[22] Idem, t. II, p. 294.

[23] Idem, t. II, p. 297.

[24] Idem, p. 233.

a de Jean Ango), e a obtenção da promessa formal de que de oravante nenhuma outra mais seria assinada; *b)* o reconhecimento pela França do monopólio português e como consequência a punição dos infractores pelo próprio Estado francês; *c)* a renúncia recíproca ao corso e a instituição de tribunais e de regras processuais judiciárias destinados a resolver as questões; *d)* a restituição das presas e o pagamento de indemnizações. As negociações, que se desenrolaram em Fontainebleau, chegaram a resultados positivos quanto aos três primeiros pontos: o poderio e a firmeza de acção das armadas portuguesas no mar e as moedas de ouro distribuidas aos dirigentes franceses quebraram as resistências. Por acordo de 11 de Junho as duas partes comprometiam-se a abolir simultâneamente todas as cartas de marca e a renunciar a quaisquer represálias; as questões futuras seriam resolvidas por dois juízes, um escolhido pelo rei de França, outro pelo rei de Portugal, tribunal que teria a sede em lugar seguro e ao abrigo de pressões; em caso de desacordo entre os dois, um terceiro juiz seria nomeado pelo Papa. Nenhum navio poderia desaferrar sem que o capitão prestasse juramento, e fosse depositada uma caução, a garantir que não assaltaria nenhum navio com bandeira da outra parte; nenhuma presa seria considerada boa, isto é, legítima, se o corsário não apresentasse no regresso o acto de fretamento e dois dos marinheiros ou viajantes do navio que tomou, a fim de evitar quaisquer dúvidas quanto à sua nacionalidade. Em 11 de Julho os dois embaixadores portugueses, por um lado, o cardeal de Sens e os senhores de Montmorency e de Biron do outro, assinavam as cláusulas que punham em execução a revogação de todas as cartas de marca e de represálias. Uma provisão do rei de França de 3 de Agosto proíbia a todos os seus vassalos e súbditos comerciar nas «conquistas» do rei de Portugal, sob pena de arresto e de confisco: o acordo foi rápidamente posto em execução: já antes de 6 de Setembro o almirante de França, a pedido de Ataíde, lançava o embargo sobre um galeão da Mina; quatro naus que se aprestavam para velejar de Honfleur rumo ao Brasil eram obrigadas a mudar de destino e a depositar caução. Tais esforços não foram inteiramente vãos, visto que o corso francês desapertou o nó com que estrangulava a navegação portuguesa durante uma meia dúzia de anos, se não um pouco mais.

Depois, reateou-se com mais força. O tribunal de Bayonne perdeu a sua capacidade de intervenção. Passada a acalmia, vem a tempestade. As cousas tinham chegado, por alturas de 1546, a um estado de guerra surda entre as duas nações, no dizer do embaixador veneziano em França Marino Cavalli. Os franceses não renunciavam a navegar em direção ao continente africano, ao Brasil; e mais: em 1529 iam mesmo até Samatra; o rei e os ministros de França não punham qualquer diligência em os obrigar a cumprir as convenções de Fontainebleau; os capitães portugueses, pelo seu lado, executavam com rigor as ordens de perseguir, prender e punir os delinquentes; daí resultavam batalhas encarniçadas e castigos sem misericórdia, todo um jogo de ataques por surpresa, de represálias e contra-represálias.

É certo que em 1548 as negociações franco-portuguesas conduziam a um novo tratado: instituiam-se dois tribunais de arbitragem, um em França, outro em Portugal, cada um deles composto de cinco juízes nomeados com o acordo do soberano do outro Estado. Esta dupla jurisdição começou a funcionar em 28 de Fevereiro de 1548; continuava em 1558, porque o período de dois anos para que estava prevista fora renovado por três vezes, e na terceira foi a instituição prolongada por cinco anos; sabe-se que se decidiu então um novo período quinquenal, no entanto não se volta a ouvir falar destes tribunais. Pelo acordo que instituía os tribunais de arbitragem, as duas partes comprometiam-se a anular autorizações de represálias e cartas de marca, em leal reciprocidade. Contudo, a pirataria, mais ou menos legal (quando considerada «legal» é classificada de «corso») não foi sèriamente afectada por estas convenções e pela entrada em funcionamento dos meios judiciários previstos, desenvolveu-se até cada vez mais. A temível ameaça francesa de 1552 situa-se assim durante a actividade da justiça arbitral, nas vésperas, é certo, do termo do segundo período, antes de estar assegurado novo prolongamento. Em 1558 o embaixador veneziano Capello declarava sem rodeios que o rei de França se ria das queixas e protestos do rei de Portugal.

Só a força constituía argumento. Portugal foi assim levado a dispor no Atlântico de todo um sistema de armadas cuja dupla finalidade era garantir a segurança do tráfico e impedir o comércio dos estrangeiros com a África e o Brasil. De há muito já que algumas galés, caravelas ou navios cruzavam todos os anos no Estreito de Gibraltar, a fim de proteger o litoral algarvio, assegurar as comunicações com Ceuta, Tânger e Arzila, bem como a ligação, vital, com Málaga. A partir de 1516, uma pequena esquadra capitaneada por Cristóvão Jacques partia para o Brasil e o rio da Prata, então disputado entre Portugal e Castela; por lá andou mais de dois anos e meio. Deste modo se formava o sistema das *capitanias do mar*, na feliz expressão de Jaime Cortesão; segundo este historiador, a contar dessa data e até 1530, pequenas armadas portuguesas, cujo período de serviço era em geral de dois anos, vigiaram as costas brasileiras, tentando ao mesmo tempo reservar um lugar para os portugueses no rio da Prata. Decerto, a documentação é muda quanto aos anos de 1519-1520 e 1523-1525; no entanto, razões poderosas levam-nos a acreditar na continuidade. De 1521 a 1523 a vigilância esteve confiada ainda apenas a duas caravelas; mas em 1526 Cristóvão Jacques partiu pela segunda vez com 6 navios. O desenvolvimento da colonização, as necessidades da defesa conduziram em 1530 à nomeação de um governador e capitão-mór do mar, Martim Afonso de Sousa, cuja carreira será prestigiosa; desta feita tratava-se de armada poderosa: 3 naus e 4 caravelas.

Desde cedo se começou também a enviar anualmente uma esquadra de guerra para a Costa da Malagueta; uma outra ia proteger os tratos do ouro da Mina, da pimenta de rabo e dos escravos de Benim; frequentemente as duas missões eram confiadas a uma única armada que nessa zona africana se dividia ou não em duas consoante as circunstâncias. Em 1529 a armada da Costa da Malagueta contava quatro

caravelas, no ano seguinte uma nau e três caravelas; os efectivos subiram para dez caravelas e dois navios redondos em 1533; duas naus, três galeões e três caravelas em 1540; três anos mais tarde, a armada da Mina compor-se-á de cinco caravelas.

Em 1519, quando as 14 naus da armada em que o governador da Índia Lopo Soares regressava ao Reino chegaram aos Açores, encontraram aí 6 caravelas armadas a fim de as comboiar até o Tejo. A partir de então, todos os anos, na estação do regresso das naus de especiarias, uma esquadra ia às Ilhas ao seu encontro para as colocar ao abrigo de desagradáveis surpresas. Em 1525 esta esquadra contava uma nau e 7 navios, no ano seguinte três naus e sete caravelas; em 1540, um galeão e três caravelas, em 1542 dois galeões e cinco caravelas, em 1543 três galeões e duas caravelas. Para esta missão assás breve destacavam-se geralmente algumas unidades da armada de correr a costa metropolitana, por vezes uma parte da esquadra do golfo de Guiné; a estas unidades destacadas juntavam-se frequentemente navios mais poderosos ancorados no Tejo. Em 1525 uma nau e quatro caravelas cruzavam junto ao litoral português; três anos depois, duas naus e seis caravelas, em 1536 oito caravelas; no ano seguinte dois galeões e sete caravelas, em 1543 D. João de Castro comandava dois galeões e cinco caravelas.

Os conselheiros de D. João III, atemorizados pelas notícias vindas de França em começo de 1552, aumentaram substancialmente as forças navais de protecção da própria metrópole. Armaram-se vinte navios «latinos» de 25 a 30 tonéis, agrupados em seis flotilhas cada qual com o seu porto de apoio e abastecimento. Mais ao largo, quatro galeões andariam ao longo da costa atlântica, enquanto um navio grosso e três caravelas vigiariam o litoral algarvio. Um passo mais, e o rei quebra a linha tradicional de neutralidade portuguesa no conflito França-Espanha e assina com o imperador um acordo que estabelece a unidade de acção das duas marinhas na sua comum defesa contra os Franceses; é certo que Portugal se mantinha fóra de qualquer iniciativa ofensiva.

Portanto, a partir de 1526 o mais tardar, Portugal dispunha de um sistema completo de defesa, assente em cinco armadas: a do Estreito de Gibraltar, a do litoral metropolitano, a das Ilhas adjacentes, a do golfo de Guiné e a do Brasil. Ou seja, ao todo, antes do reforço de 1552, uma dezena de naus e galeões, uma vintena de caravelas e três a cinco galés, sem contar as pequenas caravelas de aviso.

Qual foi a eficácia deste dispositivo? Satisfatória certamente no que respeita às frotas das especiarias, tanto à ida para a Índia como no regresso, e ainda no caminho de Antuérpia. Pequeno número de perdas a assinalar. As excepções confirmam a regra. É, em 1525, a nau *Santa Catarina do Monte Sinai*, tomada por um pirata francês junto à costa de Portugal, quando regressava de Cochim[25]. Outra excepção: em 1542 corsários franceses apoderam-se do carregamento de pimenta de uma

[25] *Lendas da Índia*, t. II, 2.ª Parte, p. 855.

caravela que, perto dos Açores, se separara do resto do combóio; mas o capitão conseguiu obter a restituição de boa parte do que lhe fora roubado[26]. Magro saldo, ter-se-á de reconhecer, em relação a uma trintena de anos. Ao invés, nos tráficos do açúcar, do pau brasil, a pirataria francesa conseguiu bons resultados, os números apresentados acima demonstram-no. Como explicar esta diferença? Sem dúvida devido ao facto de os tráficos dos portos secundários e das mercadorias não tão preciosas não se efectuarem em combóios. As armadas de vigilância, por mais poderosas que fossem, não conseguiam jamais limpar os mares de piratas: é bem de ver que as suas peças de artilharia só podiam desenhar nas imensidões minúsculas manchas de segurança para a navegação. Seria necessário que cada navio dispusesse dos seus próprios meios de defesa, e mesmo assim como é que um único poderia escapar ao cerco movido por vários? Aliás, disporiam de tais meios?

Abram-se os inventários da marinha mercante do Noroeste de Portugal em 1552. Ao analisá-los, não podemos deixar de ficar surpreendidos com a constatação de que nos portos de Matosinhos, Esposende, Fão e Aveiro nenhum navio, qualquer que fosse a sua tonelagem, tinha artilharia a bordo. Na foz do Douro, contam-se tão-só 23% de navios com peças de artilharia; em Zurara, 39% e em Vila do Conde — número prodigioso — 51%. Ao invés, em Leça, em 45 navios apenas dois dispõem de canhões. A bordo da maioria dos navios mercantes não há sequer qualquer outro armamento defensivo. Eis a razão por que os piratas franceses e outros conseguiam tão fàcilmente apresar tantos pequenos navios portugueses. Como o corso foi tão persistente durante três decénios, a ausência de armamento em tantos navios portugueses resulta evidentemente do custo de instalação de artilharia a bordo e de aquisição de outras armas, das despesas que representariam artilheiros e arcabuzeiros e da dificuldade de contratar especialistas de guerra em número suficiente.

Quantificar os custos das armadas de defesa permanente e das negociações diplomáticas: eis o que nos faltaria para bem medir a incidência dos factores em jôgo nas finanças do Estado e na economia da nação. Quando das negociações de Fontainebleau, em 1531, o senhor de Biron, almirante de França, recebeu, ele só, 10 000 cruzados[27]. A partir de 1533, Portugal desembolsou anualmente, durante um certo tempo, 12 000 cruzados a dividir entre o almirante, a quem cabia a parte de leão, o grão-chanceler e o grão-mestre de França[28]. No resgate da carta de marca de Jean Ango, gastaram-se 38 000 cruzados; deduzidas as mercadorias restituidas, esta soma baixa para um pouco mais de 12 000[29].

O custo total das esquadras do Brasil durante vinte anos até 1544 foi de 80 000 cruzados. As armadas da Costa da Malagueta custaram outro tanto, durante o mesmo

---

[26] *Lendas da Índia*, t. III, 2.ª Parte, p. 843; *Anais de D. João III*, t. II, p. 206.

[27] *Anais de D. João III*, t. II, pp. 231 e 232.

[28] Idem, t. II, p. 235.

[29] Idem, t. II, pp. 231 e 232.

período[30]. Média anual por armada: 4 000 cruzados. Multiplicando esta média por cinco — número de armadas — chega-se à cifra hipotética, mas talvez não muito falsa, dos gastos anuais do conjunto das esquadras: 20 000 cruzados. Em 1552, devido ao reforço considerável das armadas de correr a costa e dos arquipélagos, chegou-se a despender só com estas duas 8 contos de reis, ou seja, 20 000 cruzados[31]. As três outras gastariam sem dúvida outro tanto. Entre 1544 e 1552 é lícito admitir que os gastos anuais aumentaram regularmente.

A fim de dar uma ordem de grandeza — e nada mais — tentemos adicionar as diferentes despesas, expressas em médias anuais, de 1520 a 1550:

| | | Cruzados |
|---|---|---|
| A) | Perdas de navios devidas à pirataria | 25 000 |
| | Perdas de carregamentos devidas à pirataria | 50 000 |
| | Custos das armadas de defesa permanente | 20 000 |
| | Custos das negociações diplomáticas e resgates de cartas de marca | 10 000 |
| | | 105 000 |
| B) | Perdas de naus carregadas de especiarias devidas a naufrágios | 108 000 |
| Total anual | | 213 000 |

Note-se que A representa em média 1/5 das receitas do Reino.

Será necessário sublinhar, e com traço bem grosso, a irremediável, a evidentíssima fraqueza de toda esta construção numérica? E não obstante, como ter a prudência de renunciar a essa aventura? Pois uma ideia global, grosseiríssima embora, nos fica no fim de contas.

---

[30] Idem, t. II, p. 274.

[31] Idem, t. II, p. 296.

CAPÍTULO XIV

# As frotas do açúcar e as frotas do ouro

# 1670-1770

Se há novidade geográfica no mundo moderno, é a do mundo atlântico. Os seus principais alicerces foram edificados num século, até cerca de 1520; sobre eles se começou a erguer a construção, ainda incompleta e totalmente nova, mas já bem sólida no fim do século XVI.

Durante milénios, o Oceano constituiu uma barreira quase intransponível. Podem compreender-se as civilizações americanas sem necessidade de considerar as europeias — e recìprocamente; é impossível compreender as civilizações europeias sem as civilizações asiáticas; bem como não é possível perceber as civilizações africanas sem pensar nas suas relações com a Europa e o mundo asiático. Nem se negará que as civilizações do continente americano tenham estado ligadas, através do Pacífico, com as civilizações do mundo extremo-oriental: contactos, migrações existiram sempre, com efeito, entre estas duas partes do Mundo; os bens culturais, de resto, passaram sobretudo no sentido Ásia-América. — Assim, todo o Mundo formava então, segundo a expressão de Monod, uma banda contínua, mas esta banda era cortada pelo Atlântico.

Mas, eis que nos séculos XIVe XV começa uma extraordinária aventura: descoberta do Oceano; creação das rotas oceânicas; nascimento do mundo atlântico. As causas? Em geral, explica-se este abrir caminho para Oeste pelos problemas mediterrâneos, problemas ligados às condições dos mercados de Mediterrâneo oriental: problema da seda, problema das especiarias, problema do desvio para o Poente dos capitais italianos (genoveses e florentinos), capitais que a progressão turca e o quase monopólio veneziano tornavam inactivos no Levante. — Em minha opinião o surto atlântico explica-se, antes, pelas condições peculiares dos próprios países atlânticos.

Numa palavra, as viagens das descobertas e os primeiros estabelecimentos nas ilhas atlânticas e ao longo das costas africanas parecem-nos ser a consequência de um conjunto de forças, que distribuiremos por quatro rubricas.

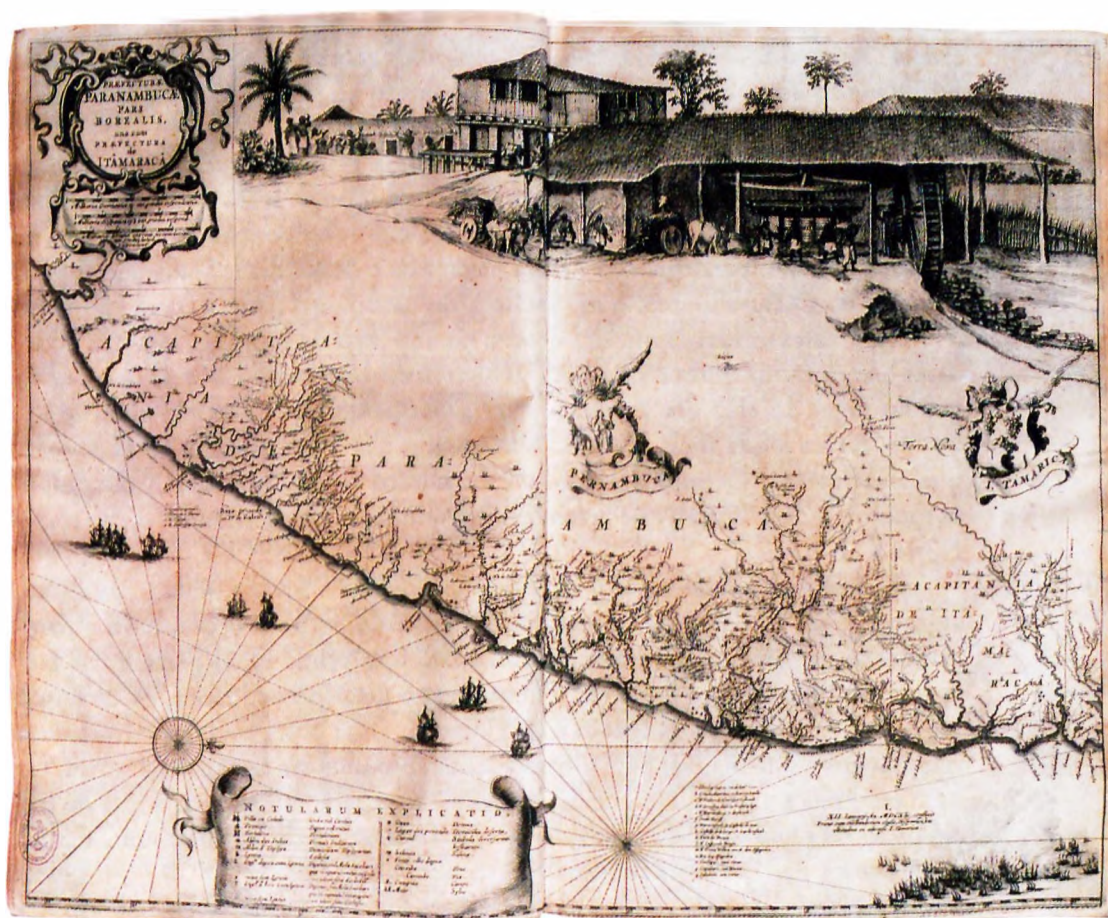
Primeiro, e já bem conhecida, é a procura do ouro pela via marítima, imposta pela carência dos metais preciosos e a queda das rendas senhoriais. — Depois, vem a necessidade de mão-de-obra, e, mais precisamente, de escravos para plantações de cana e engenhos de açúcar que se ensaiam, mesmo em Portugal, desde o começo do século XV. — Há que inscrever ainda o alargamento progressivo e persistente das áreas das pescarias, sobretudo se nos lembrarmos do papel que desempenha a pesca marítima na economia portuguesa da Idade Média. Muitas vezes os pescadores foram os primeiros a conquistar as rotas, mais tarde «descobertas» por pretensos «descobridores».

Para compreender a exploração da Terra Nova e do Lavrador, devemos pensar mais no bacalhau e menos nos nomes e nas nacionalidades dos capitães dos navios. À pesca marítima liga-se a caça à foca cujas peles eram matéria-prima para a indústria do calçado: se no século XIV e no princípio do XV tanto se frequentou as Canárias, não teria sido por causa destas peles? — Finalmente, e, se quisermos, em quarto lugar: não se devem esquecer as exigências das indústrias têxteis em côres de tinturaria e outros produtos tal como a goma, usada no preparo da seda e na curtimenta. Nos arquipélagos atlânticos setentrionais as culturas que se desenvolvem são as de sangue de dragão, da urzela e, em breve (no século XVI) do pastel.

Para dar um exemplo que mostrará de maneira evidente como foi essencial o papel desempenhado pelas necessidades da tinturaria nos primeiros contactos com o Novo Mundo, bastará lembrar, facto impressionante, que a Terra de Santa Cruz se tornou o Brasil; ora, «brasil» é o nome de uma madeira empregada em tinturaria para tingir de vermelho. E durante as primeiras décadas do século XVI, o pau brasil será a mercadoria mais procurada da América do Sul. Mas igualmente, na América Central, há o pau de campeche do Yucatan; há o índigo que se encontra no Dar'a, no Marrocos saariano, e que fez fortemente progredir as relações económicas entre os mercados europeus e marroquinos.

O açúcar, enfim, parte também à conquista dos novos mundos. Cedo instalado na Madeira, esta ilha, que produzia 6 000 arrobas em 1454, experimenta já no fim do século XV um extraordinário desenvolvimento açucareiro: 120 000 arrobas, é um mínimo para a exportação desta época. Ràpidamente, cerca de 1505-1510, a produção açucareira da Madeira mantém-se ao nível das 200 000 arrobas anuais; dez anos depois, atinge as 300 000. Da Madeira, o açúcar conquistou os Açores e São Tomé; cerca do fim do século XV está nas Canárias; em breve chega ao Brasil e às pequenas Antilhas. A génese do mundo atlântico está pois, em grande parte, ligada àquilo a que Fernand Braudel chama muito apropriadamente a dinâmica do açúcar.

Será possível traçar mapas do crescimento deste mundo atlântico? Sem dúvida, apesar de não se ter ainda pensado nisso, ou, pelo menos, de não se terem desenvolvido esforços nesse sentido[1]. Mauro ateve-se a matrizes de Leontieff em que se

[1] Para o Atlântico «espanhol» dispomos hoje da cartografia Chaunu-Bertin.

A emergência do económico

**6.8. Engenho de açúcar no Nordeste brasileiro, meados do século XVII**

Gaspar Barlaeus, *Rerum per Octennium in Brasilia*, Amsterdam, 1647

(Biblioteca de Marinha, Lisboa)

consideram globalmente os continentes — abordagem insuficientemente esclarecedora. Manter-nos-emos no esboço dos contornos gerais e de algumas artérias vitais, sublinhando dois ou três caracteres deste conjunto no fim do século XVI e durante os primeiros três quartos do século XVII.

Parece ter havido no Atlântico — e foi ainda Fernand Brudel quem chamou a atenção para este ponto — uma necessidade de ir umas vezes do Norte para Sul, outras de Leste para Oeste; este cruzamento, esta sobreposição de rotas segundo os meridianos e os paralelos, desenharia a trama da rede atlântica. Nada que se pareça com isto no Oceano Índico: o seu semicírculo meridional (com a curva virada para o Norte) é antes um *tanezruft*, um deserto líquido. Mas do Atlântico quase se poderia dizer que é, numa outra escala, um Mediterrâneo às avessas — o eixo dos meridianos no lugar do eixo dos paralelos e recìprocamente. E uma outra observação se impõe, talvez ainda mais fecunda: é necessário distinguir entre as rotas primárias que atravessam o Oceano trazendo para a Europa os produtos das Américas — e as rotas de redistribuição que levam estes produtos ao Mediterrâneo, ou ao mar do Norte e ao Báltico.

Exemplo: os *galeones* e as *flotas* espanholas levam a Sevilha, mais tarde a Cádiz, algumas vezes a La Coruña, a prata do México e do Peru, a cochonilha e o pau de campeche da América Central. No fim desta rota primária da prata e das côres, as fragatas holandesas e francesas vêm carregar o metal amoedável a fim de alimentar os portos atlânticos da França e da Holanda. Uma outra rota de redistribuição, igualmente marítima, vai para Génova, enquanto uma via terrestre faz entrar também em França a prata. No que diz respeito à navegação holandesa, a rota de redistribuição da prata coincide com a do sal (da Andaluzia e de Setúbal), uma das mais importantes da economia mundial no século XVII.

Do Brasil e de São Tomé a Lisboa, outras rotas primárias vivem sobretudo do tráfico do açúcar; do entreposto do Tejo os navios partem carregados desta mercadoria para Marselha e Génova por um lado, para La Rochelle, Nantes, Rouen, Londres, Amsterdam e Hamburgo, por outro; pelos caminhos de terra é abastecida a Espanha. As rotas dos escravos ligam as costas da Guiné e de Angola ao Brasil ou às Índias de Castela; no sentido inverso são sobretudo o tabaco e as piastras que viajam. A rota do outo, cujo termo de partida é na Costa de Mina, no Golfo da Guiné, está nas mãos dos Ingleses e dos Holandeses; a partir de 1638 os Portugueses deixam de ter o seu quinhão na partilha.

O Atlântico setentrional mostra-se muito menos rico; aqui o verdadeiro motor é a pesca: à baleia entre a Islândia e a Gronelândia, firmemente mantida pelos Holandeses; do bacalhau perto da Terra Nova, onde se assiste à concorrência inglesa, holandesa, francesa e biscaínha, tendo sido batidos os Portugueses no fim do século XVI e princípios do XVII; grande tráfico era este, pois o bacalhau se tornou elemento indispensável na alimentação das massas na Península Ibérica e no Mediterrâneo.

Mas esta história do bacalhau, como de resto o tráfico dos negros, encarados do ponto de vista da geografia da circulação e do mecanismo das trocas, ligam-se em parte ao sistema das navegações triangulares. Navios partidos de Lisboa ou de Nantes ou de um porto inglês vão carregar escravos no litoral do Continente negro, transportam-nos ao Brasil ou às Antilhas e voltam finalmente ao porto de partida cheios de açúcar, tabaco ou prata. Navios de Viana ou do Porto vão a São Tomé carregar açúcar para o vender aos Países Baixos, voltando ao porto de origem carregados de panos de algodão.

Assim o Atlântico tem já a sua vida própria. Nem sempre assim tinha sido, porque vastos espaços apenas haviam sido explorados como portas que se tentava abrir para o mundo asiático. As linhas de navegação mais longas, desenvolvidas na direcção dos meridianos, são ainda aquelas que, pelo Cabo, ligam as Índias Orientais a Lisboa, a Amsterdam, Londres e Lorient, pois os extremos sul dos continentes africano e americano apresentavam então um interesse económico muito reduzido. Mas mesmo sobre esta longa rota a importância do mundo atlântico faz-se sentir: os barcos portugueses de regresso a Goa ou Macau fazem escala na Bahia onde completam a carga com mercadorias brasileiras ou moedas de prata espanholas, vendendo simultâneamente mercadorias orientais. Os navios franceses fazem muitas vezes o mesmo, mais pela atracção do contrabando do que por necessidade da navegação.

A economia portuguesa do século XVII participa profundamente deste conjunto económico atlântico. O tráfico com as Índias Orientais torna-se muito anemizado em consequência da vitoriosa concorrência dos holandeses, ingleses e franceses. Depois da derrocada da primeira companhia (1628-1633), o pensamento económico deixa mesmo de se preocupar com o assunto, durante um meio século. Mas Portugal, ou antes, a sua super-estrutura de grandes cidades, da nobreza e do Estado, continua a alimentar-se das relações marítimas, agora no quadro do Atlântico.

O açúcar do Brasil desempenha incontestàvelmente um papel de primeiro plano neste complexo económico. Entre 1610 e 1620, só a exportação para Lisboa foi de 700 000 a 750 000 arrobas anuais. A produção brasileira atinge 1 400 000 arrobas em 1645 e não sofre baixa antes de 1670. Além disso, deve ter-se em conta o açúcar da Madeira e São Tomé, que em conjunto orça por 200 000 a 300 000 arrobas. Foi considerando o papel do açúcar que um historiador português, Lúcio de Azevedo, chamou «ciclo do açúcar» à história económica portuguesa durante o século XVII. De um certo ponto de vista, tem razão; mas esta ideia de ciclos dominados cada um por um produto não deixa de falsear um pouco a realidade, dando dela uma imagem demasiado esquemática, demasiado simplista, porque o açúcar do Brasil não explica tudo, como também o ouro do Brasil não explica tudo durante o século XVIII.

Além do açúcar, o Brasil fornece tabaco, cujo papel não é, de longe, inferior ao daquele. Então, poderemos considerar um ciclo de açúcar e tabaco? — É uma

correcção insuficiente, porque há também o pau brasil, esse pau brasil que constitui uma parte muito importante dos carregamentos que chegam aos portos de Lisboa, Porto e Viana vindos dos portos brasileiros. E o século XVII português também se não compreende sem o sal de Setúbal: foi com o sal que se comprou a ajuda da Holanda para a guerra da Independência portuguesa, a guerra da Restauração, a partir de 1640. Este papel do sal não tem sido suficientemente valorizado: era a mercadoria que fornecia dinheiro a Portugal. Assim, falar de um «ciclo de açúcar» sublinhando apenas a importância dos carregamentos açucareiros — é pôr de lado o tabaco, o pau brasil, o sal e outras mercadorias, e ainda esquecer alguma cousa mais importante: o fundamento da circulação monetária.

Em que consistiam os capitais? Como eram investidos? Aqui é necessário notar que o século XVII era ainda, apesar do decréscimo dos carregamentos provindos do México e do Peru (de 1630 a 1660), um século da prata, do metal branco. E que este metal branco, era a Espanha que o recebia das Índias Ocidentais.

O ouro da Mina tinha completamente desaparecido da economia portuguesa. Então, como é que os portugueses conseguiam os metais preciosos indispensáveis à circulação monetária? Problema que nunca foi posto. Ora é essencial resolvê-lo se quisermos abarcar bem a essência da economia portuguesa do século XVII. Pois bem: os portugueses conseguiam a prata em Espanha. Mas como? Por duas vias: uma, terrestre — exportação do açúcar, tabaco e pau brasil para a Espanha, recebendo em troca moedas de prata espanholas, as piastras; — a outra, marítima, ligando Lisboa a Sevilha. Os navios holandeses (por vezes enormes frotas) chegavam geralmente em lastro a Setúbal para carregar sal. Ao mesmo tempo, alguns navios de guerra iam a Sevilha, comboiando outra frota holandesa que aí vendia mercadorias do Norte contra pagamento em prata; depois disso vinham a Setúbal e a Lisboa onde efectuavam os pagamentos em metal branco, e não em contravenda de mercadorias.

Por consequência, eram estas duas vias que forneciam aos portugueses as moedas indispensáveis ao seu comércio. Os Espanhóis, num dado momento, chegaram a dizer: «Mas é com o nosso dinheiro que os Portugueses nos fazem a guerra!» — E era verdade.

Nos meados do século XVII, os Holandeses, expulsos do Nordeste do Brasil onde se queriam assenhorear do açúcar, do tabaco e do gengibre, transplantam as técnicas brasileiras para as Pequenas Antilhas. Os Franceses e Ingleses, também estabelecidos neste pequeno mundo da pirataria, com uma população fracamente hierarquizada que nas suas pequenas explorações apenas se entrega à cultura do anil e de alguns géneros alimentícios, igualmente aproveitam desta transplantação de técnicas. Estas, de resto, no fim do século XVII e princípios do XVIII, melhoradas e aperfeiçoadas, chegarão ao México, onde por outro lado, já tinham aparecido pela via terrestre — pelo Peru.

Não nos devemos admirar de que a implantação desta nova economia do açúcar e do tabaco no Mediterrâneo americano — de 1650 a 1670 — e a política económica de Colbert, tenham tido consequências económicas desastrosas para o comércio atlântico português. Os produtos portugueses vêem-se expulsos dos mercados franceses, ingleses e holandeses. É verdade que ingleses, franceses e holandeses ainda carregam açúcar e tabaco em Lisboa, mas é para os venderem noutras partes: os seus mercados nacionais pròpriamente ditos estão perdidos para os portugueses. E é cerca de 1670 que esta falta se começa a fazer sentir em Lisboa. As existências acumulam-se nos armazéns; os produtos não se vendem; vende-se por preço inferior ao do custo; e não só isso, mas também queda dos preços porque a oferta aumenta muito mais rapidamente do que a procura.

Vejamos o açúcar: em 1650 a arroba vendia-se, em Lisboa, a 3 800 réis; em 1659 primeira descida, 3 600 réis; em 1668, 2 400 réis e, portanto, uma baixa de 33% em 9 anos. E 20 anos mais tarde a arroba valerá 1 300 ou 1 400 réis, baixa, desta vez, de 41% (mas o ritmo é já mais lento).

Passemos ao tabaco: em 1650, o preço, em Lisboa, era de 260 réis o arrátel; em 1668 tinha descido para 200 réis e em 1688 caíra para 70 réis, ou seja, uma descida de 65% em 20 anos, mais forte do que a do açúcar.

Ainda mais inquietante foi a quebra nos preços do cravo: em 1668 vendia-se, em Lisboa, o quintal a 18 000 réis e 20 anos mais tarde apenas 5 000; neste lapso de tempo o preço desceu 72%.

Surge aqui um problema: as investigações de Beveridge, de Hamilton, de Meuvret, provam que, a partir de 1620-1640 e até 1680, os preços desceram em toda a parte de maneira firme e contínua. A história dos preços portugueses seria apenas mais um caso deste movimento geral de longa duração no sentido descendente: enfraquecimento, descida, baixa dos preços e não queda, decadência, crise? — Mas as percentagens citadas acima levam-nos a preferir a interpretação dramática, que aliás se impõe se compararmos estes dados com a curva dos preços do trigo. Eis as médias quinquenais no mercado dos Açores, solidário do de Lisboa:

| | |
|---|---|
| 1614-1618 | 5 960 réis |
| 1619-1623 | 5 580 réis |
| 1624-1628 | 4 800 réis |
| 1659-1663 | 7 200 réis |
| 1664-1668 | 7 840 réis |
| 1669-1673 | 6 280 réis |
| 1674-1678 | 6 960 réis |
| 1679-1683 | 7 680 réis |
| 1684-1688 | 7 680 réis |

De resto, podemos estabelecer que os preços da produção portuguesa não diminuíram, e há mesmo a registar uma alta nalguns deles, nomeadamente no dos escra-

vos. Porque o desenvolvimento das culturas das Antilhas torna mais dura a concorrência para a compra dos Negros nas costas africanas[2].

Ao mesmo tempo, o abastecimento em prata sofre uma nova crise. A primeira situara-se cerca de 1625-1630; a segunda produz-se, precisamente, cerca de 1670-1680. E não foi apenas a afluência do metal branco a Sevilha que diminuiu (embora já esteja a recuperar francamente) — mas, ainda, o facto de o comércio holandês se desenvolver noutras direcções que não Setúbal e Lisboa. Assim essa corrente de prata que de Sevilha corria para Lisboa é em parte desviada, e em parte tem de colmatar a recessão de até 1660.

E eis que esta crise é, simultâneamente, uma crise de açúcar, do tabaco e da prata. E que o governo português vai tentar pôr-lhe cobro. Mas como?

É extraordinário que, até aqui, os historiadores portugueses tenham falado de uma política colbertiana em Portugal no fim do século XVII, sem nunca lhe terem procurado as razões. Pessoalmente julgo que esta política de desenvolvimento manufactureiro se explica precisamente pela crise; há, de resto, textos que explícitamente o declaram[3]. Quer dizer que os Portugueses tiveram nítida consciência de uma crise comercial e da necessidade de um desenvolvimento manufactureiro para a remediar. Com efeito, se as trocas com a França se faziam contra açúcar, tabaco, lã de Espanha e pau brasil, e se os Franceses deixavam de querer comprar essas mercadorias, os Portugueses (que continuavam a comprar as sedas, os panos, as fitas, as aguardentes e os outros produtos de França de que necessitavam), viam-se na obrigação de escolher entre três soluções: pagar estas mercadorias em numerário; desenvovler outros comércios graças aos quais pudessem continuar a comprá-las; empreender na sua nação a produção dos artigos que dali importavam. Ora, neste momento era impossível encontrar novos tráficos; a segunda solução estava pois afastada. Havia uma crise das chegadas de metal branco: não se podia, pois, desenvolver as exportações de moeda. Restava apenas uma solução: o desenvolvimento manufactureiro. Os textos são claros; os homens de Estado portugueses viram bem a situação e os meios de resolver as dificuldades.

---

[2] No golfo da Guiné, os holandeses perseguem vitoriosamente os portugueses; em Angola o litoral está esgotado de homens e a caça ao escravo no interior faz subir o seu preço. Os lucros portugueses são apertados por este movimento de tenaz produzido pela baixa dos preços nas vendas, devida à concorrência das Antilhas, e pela alta ou, pelo menos, a manutenção das despesas, devida ou à concorrência nos mercados de escravos ou ao número excessivo dos produtores em face das possibilidades de colocação, de que resultou subir o custo da madeira, dos bois de trabalho, das caldeiras, etc. Donde, disjunção nos preços, empolgados por dois movimentos contraditórios.

[3] Eis, por exemplo, uma carta do cônsul francês em Lisboa (27 de Julho de 1671) que diz: «Soube há pouco que os portugueses, alarmados por causa dos novos impostos que lançamos sobre o açúcar, pensam, com mais decisão do que nunca, nos meios de estabelecer em Portugal fábricas de fitas de seda e da maior parte das outras mercadorias que importam de França, e que Duarte Ribeiro tem ordens para lhe conseguir e enviar ainda mais operários de toda a espécie de manufacturas.» E há muitos outros textos no mesmo sentido.

Outro reparo que nunca foi formulado: uma das obras essenciais do pensamento económico português no século XVII, a *Introdução das artes e Ofícios no Reino*, foi escrita por Duarte Ribeiro de Macedo que era embaixador em Paris. Haurindo do pensamento colbertiano, conhecia perfeitamente a política manufactureira, a política do monopólio colonial, etc. Nesta memória (datada precisamente de 1675) invoca o exemplo da França. A crise havia-se declarado em 1670; em 1671 já se tinha compreendido o seu carácter e as soluções que se lhe deviam opor; em 1675 a obra teórica está concluída e, precisamente, por Ribeiro de Macedo.

Vai-se, pois, tentar estabelecer em Portugal várias fábricas, como se dizia na linguagem do tempo, o que queria dizer que se fariam vir para Lisboa operários franceses — e será precisamente Ribeiro de Macedo que os embarcará no Havre em barcos holandeses e ingleses, algumas vezes mesmo em barcos franceses, com destino a Portugal. Estas manufacturas que se instalam fazem concorrência às francesas. Eis uma das razões que explicam o desenvolvimento do comércio inglês em Portugal e o declínio do francês: a economia portuguesa torna-se concorrente da economia francesa, e não da inglesa.

Como a crise mostra também um aspecto monetário, devemo-nos interrogar sobre se esta política manufactureira não será solidária de uma política monetária. Ora, em 1688, foi modificado o valor das moedas, aumentando 20% o valor nominal e deixando estável o seu valor real, o valor intrínseco, porque este é sempre o meio de chamar as moedas de outros países. Já que havia decréscimo das chegadas de moedas provenientes de Espanha, esta revalorização nominal vai permitir, uma vez mais, operar a absolutamente indispensável sangria do dinheiro espanhol. Como foi encarada esta operação pela opinião da época? Em Lisboa, os franceses não a compreenderam: julgaram que o governo português estava louco! Um ano depois verificam que há abundância de moedas no mercado de Lisboa. Assim, em 1688, há impossibilidade de efectuar pagamentos; em 1689, o numerário circula normalmente naquela cidade — portanto a operação fôra feliz, pelo menos até um certo ponto, pois tal medida só poderia ter um valor de emergência. Com efeito, rapidamente os outros países tomam medidas análogas, elevando os preços para remediar esta desvalorização da moeda; de ora em diante é necessário encarar outras soluções. Quais?

Eis outro facto que, aparentemente, nada tem a ver com o que dissemos, pelo menos a acreditar nos historiadores portugueses que se ocuparam do assunto. Em 1685 funda-se uma sociedade por acções para fazer o negócio de negros nas costas da Guiné. Que ligação tem isto com o nosso objecto? E se o fim desta creação fosse precisamente conseguir piastras espanholas? Tudo, então, se explicaria e chegaríamos a um conjunto coerente, porque esta companhia obtém o privilégio da exportação dos negros para as Índias Espanholas. O *asiento* esteve nas mãos dos portugueses antes que os ingleses os expulsassem deste honroso comércio. Temos a prova no facto de os navios da Companhia de Cachéu chegarem a Lisboa com piastras;

partidos para a Guiné a fim de comprar negros, estes navios transportam-nos para os vender nas Índias Espanholas contra piastras, porque a Companhia tem o privilégio, concedido pelo rei de Espanha, de importar directamente piastras das Índias Espanholas para Lisboa. A formação desta Companhia integra-se assim no conjunto coerente das soluções da crise.

Outros aspectos desta política são mais conhecidos; não nos deteremos neles. Por exemplo: as pragmáticas, mais proibições de importação que luta contra o luxo do vestuário; proíbe-se a entrada nos portos portugueses de fitas, tecidos de seda, ouro e prata e de todos os panos de luxo: é a necessidade de reduzir as importações que a isso obriga, visto a balança comercial se encontrar muito deficitária[4].

Bruscamente esta política industrial sofre uma derrocada. O conde da Ericeira, sob o signo do qual ela tem sido sempre colocada, suicida-se em 1692. O marquês de Fronteira — na verdade o primeiro promotor de uma política coerente de construções navais, por um lado, e de estabelecimento de oficinas, por outro — o Marquês de Fronteira, de quem nunca se fala, continua a ser um dos *Vedores da Fazenda*, mas a sua influência apaga-se. O leme passa para outras mãos que o fazem rodar de maneira a tomar rotas diferentes.

Neste ponto não é certamente o tratado de Methuen, tão discutido pela posteridade, que deve ser posto em causa. O tratado de Methuen regista, sobretudo, uma situação de facto; já antes de 1703 o contrabando inglês introduzia em grande quantidade os panos ingleses que eram proibidos: situação de que os Holandeses se aproveitavam para fazer o mesmo. E o comércio do vinho do Porto tinha-se desenvolvido antes de 1703. Ora, o tratado de Methuen estipula duas cousas simples: Portugal concede autorização para a entrada dos panos ingleses — legalização de uma situação de facto — e a Inglaterra concede um direito preferencial aos vinhos portugueses em face dos franceses, outra consagração de uma situação de facto, porque os vinhos portugueses apenas pagavam metade do que pagavam os vinhos franceses, e até cerca de 1770 sempre pagaram metade em vez de dois terços que o tratado admitia. Contudo, defendamo-nos de desprezar a importância desta legalização do contrabando, os números desmentir-nos-iam. Mas quando se explica o tratado por uma situação de facto, apenas se deslocou o problema porque, no fundo, o que importa é explicar a evolução económica de que decorre e que ele põe a claro. Fica, pois, por explicar esta mudança, porque, se o tratado de Methuen não inovou, em todo o caso consagrou uma inovação de facto, isto é, a paragem do desenvolvimento manufactureiro; põe-se de lado a política desenhada a partir de 1670. Porquê? É este o âmago do problema e até hoje ainda não foi explicado.

Três condições sucessivas fizeram mudar a corrente de direcção.

---

[4] Em 1675, Macedo avaliava, desta maneira, o estado da balança comercial: Um terço das importações pago em espécies. Uma tal situação agrava-se progressivamente, em detrimento de Portugal, durante a primeira metade do século XVIII.

Em primeiro lugar, em 1690 a crise comercial está em vias de se extinguir. Os *stocks* foram vendidos, os preços sobem, pressente-se que os consumos do açúcar e do tabaco aumentaram muito, pois o comércio português não conquista novos mercados, — são os mesmos, mas daquela data em diante compram mais, não deixando que as mercadorias encham os armazéns e aí apodreçam. Por outro lado, é a vez de a Holanda sofrer grandes dificuldades de que os protugueses se aproveitam admiràvelmente; os seus tráfegos com as Índias Orientais de novo criam tal alento que invadem os mercados donde se afastam os concorrentes. Os anos de 1690 a 1705 foram de incontestável incremento e prosperidade mercantil para Portugal. Ora, sendo a política industrial uma resposta à crise comercial, uma vez esta passada, a primeira perdia a sua razão de ser.

Um tal incremento comercial, juntando-se à evolução agrícola de que vamos falar, pôs em cena novas forças sociais e políticas.

Desde a Alta Idade Média, principalmente a partir do século XI, nas margens do Douro os homens plantaram vinhas cujo alargamento sobre as escarpas não mais cessou de se afirmar. Contudo, foi apenas no século XVII que se obteve e desenvolveu essa especialidade que hoje se chama o «vinho do Porto». Os ingleses vão comprar cada vez mais desse vinho cujo gosto a princípio acharam bastante mau, mas que depois passaram a apreciar; esta preferência não iria no sentido da sua guerra comercial com a França?[5]

Mas não é apenas o recém-vindo vinho do Porto que toma força económica — e polìticamente. A viticultura espalha-se ràpidamente em Portugal. Os navios ingleses com destino à América fazem escala na Madeira para carregar o malvasia. Se nos lembrarmos do lugar que ocupam nos carregamentos destinados ao Ocidente os vinhos das Canárias e dos Açores e o dos vinhos franceses, uma cousa se torna nítida; o enorme surto da produção e do comércio dos vinhos durante o último quartel do século XVII e os princípios do XVIII, em ligação com os progressos dos mercados das Américas.

Ora, o Portugal de então compra ainda vinhos e aguardentes no estrangeiro, vindos, sobretudo, de Bordéus e da Catalunha. Os vinhos e as aguardentes franceses são apreciados como de melhor qualidade que os produtos portugueses. Os produtores e os comerciantes portugueses trabalham pois num mercado de concorrência, onde estão num pé de inferioridade. Na altura própria surge um outro tipo de governo.

Quem são os ministros em 1703? É o duque de Cadaval, presidente do Conselho de Justiça e talvez o ministro mais importante: um grande proprietário agrícola. É também o marquês de Alegrete, presidente do Conselho de Finanças —

---

[5] Para a Holanda e para Hamburgo também se exportarão pipas de vinho do Porto; contudo estes mercados permaneceram infinitamente mais modestos.

também grande proprietário. Mas que cultivam eles nas suas propriedades? Vinha. A sua subida ao poder acompanha precisamente, no fim do século XVII, a morte do conde da Ericeira, promotor do desenvolvimento manufactureiro, e o apagamento do marquês de Fronteira, outro promotor desse desenvolvimento naval e manufactureiro. Os «industriais» cedem o lugar aos grandes senhores da vinha.

Com muito mais importância do que o tratado de Methuen em 1703, uma série de leis proíbe a importação dos vinhos e aguardentes estrangeiros em Portugal: o que vibra um rude golpe no comércio francês; esta medida foi tomada, precisamente, pelo duque de Cadaval e pelo marquês de Alegrete, quer dizer os dois grandes proprietários de vinhas, porque tinham dificuldades em colocar os seus vinhos em virtude da concorrência francesa. O ciclo dos proprietários das vinhas vai começar.

Ao mesmo tempo, o ouro do Brasil torna-se, cada vez mais, uma tentação. Em contrapartida a cultura açucareira vai diminuir no Brasil, porque a mão-de-obra é desviada para as minas e porque o ouro é mais rendoso — o que, de resto, não passa de uma miragem, de um mito, mas os mitos exercem uma influência que se não pode desprezar nas atitudes colectivas; os homens julgam que o ouro rende mais do que o açúcar; embora na realidade não seja exacto, isso basta para os desviar do açúcar para o metal fulvo. Graças às moedas de ouro, podem conseguir-se no estrangeiro as mercadorias que de outra maneira teriam de se produzir no próprio país — ou então abster-se de as possuir. O *deficite* da balança comercial em 1713 ultrapassa largamente o terço a que já tinha subido em 1675; as moedas têm de tapar um buraco quase igual à metade da totalidade das importações.

Em resumo, o desenvolvimento manufactureiro foi o ponto de viragem entre dois períodos da história económica portuguesa nitidamente definidos. Por comodidade, chamar-lhes-emos «ciclo do açúcar, do tabaco e do sal» — e «ciclo do ouro brasileiro, do porto e do madeira».

As chegadas de ouro, se trazem alívio à balança comercial, não são, de modo algum, a solução de todos os problemas. A circulação corrente continua a ser a da prata, pois as moedas de ouro são demasiado valiosas para as compras correntes no mercado, interessando o comércio internacional e não o comércio regional ou local. Pirenne fez ver nitidamente esta verdade para o período da Idade Média: ela é valida para o século XVIII. Os doutrinários portugueses desta época viram-no; disseram: «Temos ouro, mas é de prata que necessitamos... Como consegui-la?» Ignoro a curva do comércio do sal; contudo arriscarei uma hipótese: é a de que este comércio baixou no princípio do século XVIII, e seria esta uma das razões pelas quais houve falta de prata em Portugal. E eis outra, muito mais fundamentada: o renovo da cultura açucareira em Motril e a instalação por portugueses de manufacturas de tabaco em Castela, anemizaram um dos meios empregados pelo comércio português para se abastecer de prata. Em todo o caso não era possível conseguir prata em quantidade suficiente em Sevilha ou em Cádiz. Que fazer?

Ora, por esta época, no Brasil começava a dar-se a ocupação do interior. Havia também o Rio da Prata e Buenos Aires, que era um mercado de metal branco — porque já no século XVI, cerca de 1570-1580, se não antes, tinha sido aberta uma rota, que era uma rota da prata, ligando o Peru à embocadura do rio. Já por esta data da anexação de Portugal por Filipe II, havia um desenvolvimento do comércio português em Buenos Aires, como o demonstrou o trabalho da historiadora brasileira Alice Canabrava. Porquê? Porque os portugueses necessitavam de prata. Não procuro, de momento, a explicação do facto. Este comércio teria parado cerca de 1635-1640[6]; houve algumas décadas de interrupção — e eis que, cerca de 1670, data do desencadear da crise, de novo os portugueses se interessam por Buenos Aires e pelo Rio da Prata. A princípio tímidos ensaios, tentativas de contrabando, mas, no começo do século XVIII, estes ensaios tornam-se mais sistemáticos, estes esforços desenvolvem-se mais regularmente. Um dos grandes problemas em jogo na guerra de Sucessão da Espanha não seria este comércio do Rio da Prata? Creio que sim.

Que é que o tratado de Utrecht consagrou? A perda pelos portugueses, dez anos depois do tratado de Methuen, do *asiento* dos escravos em proveito dos ingleses. Mais uma razão para se agravar esta falta de metal branco em Portugal, precisamente em 1713. Em compensação o tratado de Utrecht dá a Portugal a colónia do Sacramento. E em breve haverá tentativas portuguesas de invasão de Montevideu. Com efeito, os espanhóis nunca acederam de bom grado a esta concessão do tratado de Utrecht, haverá sempre lutas à mão armada entre espanhóis e portugueses nas duas margens do Rio da Prata, e ao mesmo tempo, de resto, amigáveis relações, porque o contrabando entre as duas margens pode fazer-se com o acordo da outra parte e por vezes até os governadores estão nisso interessados.

A partir do princípio do século XVIII, as frotas que demandavam Lisboa vindas do Rio de Janeiro sempre na sua carga traziam piastras e coiros provenientes de Buenos Aires. O coiro representa um papel muito importante no Atlântico do século XVIII e o seu volume, se não o seu valor, é comparável ao do açúcar. É necessário não o perder de vista; dá-se um enorme desenvolvimento da criação de gado nas regiões de Buenos Aires — precisamente para alimentar esse comércio exportador e o desenvolvimento das indústrias europeias do coiro. Ao mesmo tempo desenvolvem-se as regiões setentrionais do Brasil: as frotas provenientes do Norte brasileiro são, até certo ponto, frotas dos coiros. Por conseguinte, os portugueses, conseguem prata e coiros na colónia do Sacramento, quer dizer, no fundo, em Buenos Aires, e no Nordeste.

---

[6] Não tão completamente como supõe Alice Piffer Canabrava. Ch.-R. Boxer, professor de Londres, estudou no Arquivo Ultramarino de Lisboa documentos que nos mostram várias tentativas de retomar a actividade e até contactos efectivos. O próprio Salvador Correia de Sá, o restaurador de Angola, esteve interessado no assunto. Mas, grosso-modo, a afirmação parece verdadeira.

Para ver claro no desenvolvimento desta economia atlântica no século XVIII, seria necessário proceder a uma análise estatística das frotas do Brasil, cousa que até aqui não foi tentada[7].

Nada se sabe pois de preciso, de traduzido em números, acerca do movimento comercial do Atlântico nesta época. Encontrámos nos fundos do Consulado de Lisboa (nos Arquivos Nacionais de Paris) várias relações dos carregamentos das frotas do Brasil. Estes documentos esclarecem muitos pontos, mas, infelizmente, não estão completos. Contudo, desde já se entrevê uma diferença entre os séculos XVII e XVIII.

No século XVII, até 1680-1690, a frota do Brasil compunha-se de 70 a 90 navios que chegavam simultâneamente a Lisboa, vindos de vários portos brasileiros, constituindo pois uma única frota.

Em contrapartida, no século XVIII aparecem «as» frotas do Brasil, em relação com a especialização económica das diversas regiões donde provêm. — Há a frota do Rio de Janeiro que traz ouro e também as piastras de Buenos Aires e os coiros das colónias espanholas do Sul; mas é sobretudo o ouro que interessa. — Há a frota da Baía que traz o açúcar, o tabaco e o pau brasil. — Há a frota de Pernambuco que é, de preferência, a da madeira para as construções navais e o mobiliário e que se torna também, no século XVIII, cada ano que passa, mais nìtidamente uma frota do açúcar, o que não acontecia na segunda metade do século XVII[8]. Finalmente, há as frotas do Norte, as frotas do Grão-Pará e do Maranhão, a que se pode chamar as «frotas do cacau» enquanto se não tornam também, durante a segunda metade do século XVIII, «frotas do algodão» — porque depois de 1750-1760, e graças à política do Marquês de Pombal (vejam-se os estudos tão sólidos de António Carreira), vai dar-se um grande desenvolvimento algodoeiro — prelúdio da Revolução industrial.

Mas poder-se-á avaliar as chegadas de ouro? O único trabalho até hoje empreendido foi feito há um século pelo Visconde de Santarém que justamente viveu em Paris e que se apoiou nos documentos dos arquivos franceses, o fundo da Embaixada em Lisboa; até aqui as suas conclusões foram aceites pelos historiadores portugueses sem nenhuma crítica. Ora o estudo atento da lista elaborada pelo Visconde de Santarém leva à conclusão que ela é incompleta e inexacta, dando uma falsa ideia do movimento do ouro do Brasil. Sobre um quadro assim, Lúcio de Azevedo apenas acumulou equívocos, enganando-se, ainda por cima, grosseiramente no cálculo de uma média. Como estabelecer uma lista completa e exacta e interpretá-la correctamente? As «relações dos carregamentos das frotas» comunicadas pelos cônsules

---

[7] Publicaremos em breve um estudo, acompanhado da respectiva documentação, sobre o tema.

[8] No século XVII a Bahia e o Rio expediam a mesma quantidade de açúcar; no século XVIIIos carregadores provindos do Rio são mínimos e, em compensação, aumentam os de Pernambuco. O apagamento de Pernambuco no ponto de vista da produção e do tráfico do açúcar durante a segunda metade do século XVII, em contraste com a sua prosperidade anterior e posterior, deve ligar-se à guerra holandesa

e embaixadores em Lisboa tomadas em conjunto (o Visconde de Santarém apenas considerou as últimas) permitem uma visão mais clara, embora ainda muito imperfeita. Mas felizmente as mais puras e seguras fontes chegaram até nós, em série contínua de 1713 a 1807: são os livros ou cadernos em que eram registadas todas as declarações do ouro enviado para Portugal (e legalmente não podia ir para outro sítio); estes livros encontram-se nos arquivos da Casa da Moeda em Lisboa; mas as fontes francesas mantêm o seu valor porque por vezes nos revelam os números de contrabando. Desde já se torna possível desenhar as grandes linhas desta história do ouro[9].

As chegadas a Lisboa do ouro proveniente do Brasil começam cerca de 1695, adquirindo um movimento muito rápido durante os dois últimos anos do século e a primeira década do seguinte. De 725 kg em 1699 passa-se a 1 785 dois anos depois e a 4 350 kg em 1703. Um primeiro máximo é atingido em 1712: 14 500 kg. Uma baixa de 50% no ano seguinte é seguida pela subida a cerca de 9 000 kg em 1714 e a 12 400 kg em 1715. Nova queda nos dois anos seguintes, a cair até 3 000 kg e 1 000 kg sucessivamente, nova subida em 1718 e 1719 ao nível dos 7 500 a 8 000 kg — e todos estes números são largamente ultrapassados por um novo máximo em 1720: mais de 25 000 kg. Se os anos de 1721 e 1722 se mantêm ainda nuns honrosos 11 500 kg, os dois anos seguintes sofrem de novo uma crise: tendo descido primeiro a 6 000 kg, a chegada do ouro baixa ainda para 4 000 kg. É certo que em 1725 se recupera em parte esta falta: 20 000 kg são desembarcados em Lisboa; mas a seguir e até 1731, só se registam números entre os 6 000 e os 8 000 kg. A terceira década do século marcou, pois, mais uma paragem do que um progresso. A partir de 1731, pelo contrário, nunca se desce abaixo dos 11 000 kg; excepto nos dois anos de crise, 1732 e 1736, este último compensado pelo número excepcional do carregamento trazido pelas frotas do ano seguinte. A década começada em 1740 regista um novo progresso, seguro, embora não excepcional: as frotas brasileiras trazem pelo menos 14 000 kg por ano, por vezes mesmo 16 000 — e isto até 1755; há apenas duas excepções: 1744 (6 000 kg) e 1754 (10 500 kg).

Certamente seria estulto desprezar o contrabando, cujo coeficiente, difícil de determinar, não é uniforme. Por exemplo: em 1699 foram registadas 35 arrobas contra mais de 20 introduzidas clandestinamente. Os navios do rei de Inglaterra chegam a Lisboa geralmente ao mesmo tempo que as frotas do Brasil, e isto, não há dúvida, absolutamente por acaso: precisam de se reabastecer, metem água, etc., etc. Com frequência lançam âncora no meio dos navios vindos do outro lado do Atlântico; de noite uma boa parte do ouro não declarado passa para os navios ingleses. Muitas vezes outros navios ingleses ou franceses da rota das Índias reabastecem-se nos portos brasileiros e, apesar de toda a vigilância, fàcilmente conseguem alguns

[9] A crítica das fontes, estabelecimento de quadros e curvas e sua análise serão desenvolvidos no estudo em preparação; e sobretudo no trabalho que Morineau tem entre mãos.

quilos de ouro; o comércio que dos países do Norte se dirigia ao Brasil, conseguiu mesmo algumas vezes operar, tolerado por governadores logo demitidos. Chegou--se a expulsar do Brasil todas as casas comerciais estrangeiras.

Que representa esta contribuição em ouro no século XVIII? Cedo (a partir de 1703, o mais tardar) ultrapassa de longe todo o ouro que, em conjunto, Portugal conseguiu da Mina e da Guiné, ou a Espanha nas Índias de Castela, em cada ano do século XVI. Durante a segunda década do século XVIII, os números anuais do ouro brasileiro deixam a perder de vista a contribuição destas duas origens atlânticas e a das duas do Oceano Índico (Sofala e Samatra) em conjunto nos anos de quinhentos. Dez ou quinze anos do século XVIII representam tanto ouro como os envios americanos a Sevilha durante os cento e cinquenta anos que vão até 1660.

Para lá destas comparações que dão a escala de grandeza, seria necessário ir até ao verdadeiro problema crucial, a análise da estrutura dinâmica da economia. Quer dizer, medir as correlações existentes entre a curva das chegadas do ouro, as curvas dos preços, as dos salários e as dos rendimentos. Em primeiro lugar no mercado português, evidentemente, mas também nos mercados estrangeiros beneficiários desta corrente do metal precioso: o inglês, antes de qualquer outro, o de Hamburgo e o holandês, até mesmo o francês. As curvas de preços, salários e rendimentos, traçadas por Labrousse para França, revelam flutuações, ciclos de prosperidade e de depressão. Haverá ligação entre este facto e as flutuações dos movimentos do ouro? Lembremo-nos que se produziram «crises do ouro» em 1713, 1716-1717, 1722-1724, 1732, 1736, 1744 e 1754, ou seja com intervalos de 3, 6, 8, 4, 8 e 10 anos. Durante este meio século tornam-se menos frequentes e a sua virulência diminui, tendo mesmo sido compensada a crise de 1736 com as chegadas do ano seguinte.

A análise da curva do ouro deveria ser completada pela análise do movimento dos grandes portos, e penso naturalmente no porto de Lisboa [10] porque, se há crises económicas no século XVIII — e há — certamente que elas exerceram influência na navegação oceânica. Poder-se-á então, talvez, apanhar a natureza de tais flutuações na sua própria raiz: agrícola, monetária, comercial, industrial (a hipótese menos provável)?

Não será muito aventuroso suspeitar que as crises do ouro não explicam cabalmente as crises económicas do século XVIII, embora tenham ligações com elas. Acautelemo-nos da sedução de uma teoria monetária da evolução económica, e não menos da sedução da teoria quantitativa da moeda. São esquemas fecundos, mas apenas para uma primeira aproximação. Se a produção do ouro aumenta, devemos supor uma alta dos preços, a aceitarmos a teoria quantitativa clássica; os actuais teóricos da economia já não aceitam este ponto de vista, porque dizem: «Tudo depende do investimento, da tesaurização e até da poupança, quer a subida dos metais actue

[10] O movimento do porto de Lisboa, arrolado segundo listas semanais impressas a partir de 1713 e os registos quotidianos da Torre de Belém, será, por sugestão nossa, estudado por Jorge de Macedo.

sobre a procura, sobre a oferta ou sobre o investimento.» Temos disto um exemplo bem nítido no desenvolvimento mineiro do Brasil: não houve alta, mas sim queda dos preços, porque as mercadorias da Europa chegaram em tal quantidade que afogaram os mercados, causando baixa de preços pela superabundância da oferta. Houve alta do preço dos escravos e dos géneros alimentícios, mas não é a circulação monetária do ouro que explica estas altas. É a procura cada vez maior de escravos que aumenta o seu preço: há novas plantações de cana de açúcar; há minas que atraiem multidões de dezenas de milhares de pessoas: pode avaliar-se em 60 000 o número dos negros que trabalham nas minas do Brasil em 1720. Há alta de preços dos géneros porque há desenvolvimento da população, muito simplesmente. Os preços não acompanham o movimento da moeda. De facto há uma relacionação mas é muito mais complexa do que a teoria quantitativa clássica deixa perceber.

A partir de 1754, com o despotismo esclarecido do Marquês de Pombal, surge de novo uma política de creação de companhias, uma política comercial bastante coerente. Criam-se várias sociedades comerciais privilegiadas entre o fim do século XVII e 1755: a Companhia para o comércio de Macau, em 1714; uma outra para o tráfico dos escravos, a Companhia de Corisco, cujo promotor foi um francês, em 1720. Em 1740 constituiu-se a Companhia dos diamantes — e não apenas para os diamantes do Brasil mas também para os do Oriente.

Mas são simples tentativas: o Governo não pensa de maneira nenhuma em intervir directamente na vida económica. Goza dos benefícios das minas e isso quase basta para suprir as despesas públicas, ou antes, as despesas da nobreza e da Casa Real. Além disso, há a exportação do vinho do Porto.

Porém cerca de 1755 novos factos se afirmam. Foi um historiador português, Jorge de Macedo, que, num trabalho notável de começo de carreira, o demonstrou[11]. Uma das mais inesperadas consequências do tratado de Methuen foi o desenvolvimento da exportação, não dos vinhos do Porto, mas sim dos outros vinhos portugueses, desses pertencentes às grandes casas como a de Cadaval e Alegrete, que não eram de modo nenhum vinhos do Porto. Durante o século XVIII, verifica-se uma concorrência bastante dura entre os proprietários das vinhas do Douro e os outros. Além disso, há o vinho da Madeira, e um dos grandes factos da história do Atlântico no século XVIII é, incontestavelmente, os navios ingleses demandando as Américas passarem sempre por esta ilha[12], onde carregam o vinho para o Novo Continente, deixando de o fazer com os vinhos franceses. Em virtude deste desvio das rotas da Inglaterra para o Novo Mundo, a Madeira vai, pois, conhecer um novo desenvolvimento. Em Portugal, onde há concorrência entre os tipos de vinho, os proprietários do Douro, ameaçados pela extensão das exportações de outros vinhos

---

[11] *A situação económica no tempo de Pombal*. Porto, 1951.

[12] Sobre a Madeira nos séculos XVII e XVIII, A. Silbert publicou um estudo de grande interesse (1954).

portugueses, chegam ao poder nesta altura. O Marquês de Pombal será essencialmente o homem dos proprietários das vinhas do Douro e dos grandes rendeiros do tabaco. É o momento da formação da Companhia do «Alto Douro», quer dizer, da região interior duriense, que está em relação com o comércio do Brasil; tudo isto leva à instituição de um monopólio que favorece o vinho do Douro e o comércio português em detrimento de alguns interesses ingleses[13]. A realeza, retomando a sua velha tradição mercante, e o Marquês de Pombal, com o seu vinho de Oeiras, de boa vontade tomam parte nos maiores negócios.

É a primeira parte da política de despotismo esclarecido. Mas em breve as chegadas de ouro começam a diminuir, sobretudo a partir de 1765; a cunhagem na Casa da Moeda de Lisboa diminui[14]; os dízimos do Brasil estão em baixa, os lucros da Companhia do Grão-Pará e Maranhão, a princípio muito elevados, enfraquecem e em breve se vêem quase aniquilados. Vai-se entrar numa nova fase manufactureira, também ela provocada por uma crise comercial: segundo período do governo de Pombal, completamente diferente do primeiro, que era de carácter mercantil. Esta política estava, de resto, na tradição: mesmo durante o meio século de 1700 a 1750, houve tentativas para estabelecer fábricas em Portugal, tentativas geralmente feitas por franceses ou portugueses que tinham estado em França[15].

É a partir de 1770, quer dizer, após o desencadeamento da crise do ouro e de todo o comércio de além-mar, que se verificará um novo surto manufactureiro[16] e uma outra transformação comercial. Então (e estamos na época da guerra da Independência da América) o comércio português com as Índias Orientais, aproveitando as infelicidades dos outros, toma um desenvolvimento inesperado, bastante intenso. Em vez dos dois navios que se enviavam durante o século XVII e a primeira metade do XVIII, bruscamente, passa-se a mandar 8 e 10 — e são navios portugueses que fazem a maior parte do comércio inglês e holandês com a China e a Índia. Vai abrir-se um novo ciclo do comércio da China e da Índia, do algodão e do arroz do Brasil,

---

[13] Tenta-se desenraizar a cultura da vinha no Sul do país e promulgam-se mesmo medidas bastante violentas para a substituir pelo cultivo do trigo; não apenas para obstar à falta crónica dos cereais, mas também por causa da concorrência que estes vinhos fazem ao vinho do Porto. Todos os tráficos entre a Metrópole e as Colónias são organizados em Companhias, sendo a mais célebre a do Grão-Pará e Maranhão, enquanto as relações entre as Colónias permanecem livres.

[14] Segundo o quadro publicado por Teixeira de Aragão *(Descrição Geral e Histórica das Moedas cunhadas em nome dos reis de Portugal).*

[15] Por exemplo, o Conde da Ribeira, que foi embaixador em França; de Paris enviou, para os Açores que lhe pertenciam, dezenas de operários e lá estabeleceu fábricas de seda, fitas, rendas, panos, etc. Os agentes franceses em Lisboa recebem instruções para quebrar este desenvolvimento. Estas tentativas são apenas tentativas isoladas.

[16] Bem estudado por Jorge de Macedo na obra citada. Esta relação entre a crise comercial e a industrialização, que já verificámos também para o período do Conde da Ericeira, parece constituir um ritmo fundamental da dinâmica económica. Veja-se o nosso estudo *Prix et monnaies au Portugal, 1750-1850,* na colecção *Prix, monnaies, conjoncture,* do Centre de Recherches historiques de Paris, 1954.

das manufacturas da Metrópole. A balança comercial portuguesa torna-se-á mesmo favorável no fim do século[17].

O ouro do Brasil continuava a chegar, mas o seu papel não era então o mesmo, e os fornecimentos apenas atingiam os 5 000 kg, quando muito os 8 000. Havia já alimentado a Inglaterra, para onde se encaminhava facilmente. A Revolução Industrial — a ideia de Sombart tem de ser novamente encarada — deve certamente muito ao ouro brasileiro. É verdade que a exportação de metais preciosos continuava proíbida em Portugal; contudo já vimos os barcos de guerra ingleses vir, como por acaso, ancorar no meio dos navios chegados do Brasil. Além disso há os paquetes que chegam a Lisboa e partem todas as quinzenas com o pretexto de trazer ou levar notícias; na verdade, são eles que regularmente exercem o honroso contrabando. Que há de admirar se os números de cunhagem do ouro em Inglaterra estão de acordo com os que se consegue estabelecer para o contrabando? Em face das importações de ouro, as importações inglesas de prata quase não têm importância e dirigem-se sobretudo para as Índias Orientais. Mas o ouro brasileiro também gosta de se encaminhar para Hamburgo, Amsterdam e — não nos admiremos — para Génova, esta Génova tão activa no comércio internacional, tão atenta a tomar a sua parte na prata que chega a Sevilha e a Cádiz e no ouro que chega ao Tejo.

A França, pelo contrário, nunca envia, apesar de todas as recomendações dos cônsules, nem barcos de guerra nem paquetes a Lisboa; se aí vão é verdadeiramente por acaso. Todos os seus esforços desenvolvem-se no sentido da Espanha e da prata da América. Ao contrário da Inglaterra, não tem uma política de captura do ouro.

Donde, esta diferença crucial da história monetária no fim do século XVIII e no começo do XIX: Banco de França, a prata[18], Banco de Inglaterra, o ouro.

[17] Quanto a todos estes problemas da economia portuguesa em finais do século XVIII e começos do XIX, os estudos recentes de Jorge Pedreira.

[18] Sobre este assunto as investigações de Desaunay conduziram a notáveis resultados.

CAPÍTULO XV

# Estruturas culturais e ferramentas mentais nas navegações

Nos séculos XV e XVI as navegações oceânicas e as recentes penetrações continentais desencravaram os círculos de humanidades que viviam enquistadas, ignorando-se mùtuamente ou não convivendo nem tratando entre si: revelaram-se assim as diferenças, umas vezes através de situações conflituais, outras em contactos abertos; os descobridores ou intrusos encontraram-se perante o outro e os outros, como aqueles com quem eles entravam em relação se lhes contrapunham de seu lado; ambas as partes em presença encetavam deste modo uma tomada de consciência do seu próprio ser e do que é o humano.

Por outro lado, os homens do Renascimento, porque pretendendo a volta a padrões do passado, e por esta via o reencontro da humana natureza (a sua nova invenção, fóra dos desígnios dos deuses), alargavam a sua experiência da humanidade no decurso das épocas, confrontavam-se com as sociedades e civilizações helénica e romana, e também com a hebraica. Para eles a pesquisa arqueológica, a recolha de antiguidades (as moedas, como as estátuas, os manuscritos) e as tentativas de reconstituir as formas originárias levavam-nos a pôr de maneira modificada as questões políticas, religiosas e o próprio sentido do viver em sociedade e como seres de humana figura e não «bestiais». O homem desencovava em si e dos outros homens o seu próprio arquétipo e a legitimidade da diversidade.

Esta tomada de consciência do outro e dos outros, a surpresa da inevitável aceitação da alteridade e da pluralidade, sobre o fundo todavia da unidade do género humano, é, por volta de 1580, o momento de Montaigne e de Camões, segundo vias que, divergindo, convergem. A viagem no espaço como no tempo traduz-se nessa descoberta do nós, nos contrastes vividos com os demais, embora os poderes se esforcem por lhes impor os mesmos padrões. Como dirá Baltasar Gracián em 1657, «Seréis hombre tratando con los que lo son, que eso es propriamente ver mondo.»

Ver mundo é assim partir ao encontro dos homens — nossos contemporâneos como do passado — em busca do «rosto humano de todas as figuras», no dizer do poema de Sofia de Melo Breyner.

Mas este próprio processo de relativização viria a suscitar perplexidades e até reacções. Descartes exprime bem aquelas, em 1637, quando, identificando as peregrinações através das terras e gentes com o conversar com os homens dos séculos volvidos, nos põe de sobreaviso: «il est bon de savoir quelque chose des moeurs de divers peuples, afin de juger des nôtres plus sainement et que nous ne pensions pas que tout ce qui est contre nos modes soit ridicule et contre raison, ainsi qu'ont coutume de faire ceux qui n'ont rien vu. Mais lorsqu'on emploie trop de temps à voyager, on devient étranger en son pays; et, lorsqu'on est trop curieux des choses qui se pratiquaient aux siècles passés, on demeure ordinairement fort ignorant de celles qui se pratiquent en celui-ci.» Em Descartes, como noutros grandes pensadores seiscentistas, acentua-se pois o imperativo de reflexão sobre o eu e o nós, a sociedade e a civilização em que nos situamos, embora nela só nos possamos bem situar pela comparação com os outros. Resvalar-se-á daí, no decurso do século XVII, para uma certa concepção que tende a ver o homem na perspectiva da eternidade, desprendendo-o por vezes demasiado das circunstâncias de local e data, do contexto das relações sociais, da forma civilizacional e da dimensão da mudança.

As navegações de descobrimento e as que teceram uma rede de rotas e de tratos por sobre todo o globo, bem como as novas viagens pelos sertões continentais e das ilhas, dão lugar a uma nova visão das cousas, das paisagens e dos povos: é agora o olhar do mercador e do navegador, desprendendo-se dos mitos e utopias em que se tinham enredado os viajantes dos séculos XIII e XIV. Esta maneira inovadora de olhar, sublinhá-la-á Baltasar Gracián: «Va grande diferencia de ver al mirar; que quien no entiende, no atende; poco importa ver mucho con los ojos, si con el entendimiento nada; ni vale el ver sin el notar.» (*El Criticon*, 3.ª parte, Crisi IV).

O conhecimento funda-se assim na experiência guiada e interpretada pelo entendimento, traduzindo-se no notar com sua operatória própria e não com a linguagem quotidiana. Como explana D. João de Castro (*Da Geographia* antes de 1538), «desta maneira se pode por em hũa breve carta e pintura todo o mundo», tê-lo todo diante dos olhos, e entender a repartição das terras, o número das províncias, os mares navegáveis e discubertos, e finalmente, saberem ymaginar todas as partes deste globo do mar e da terra, cada hum [em] seu lugar». Assim se sente a vertigem da imensidão do espaço: Fernão Mendes Pinto, jogando na alteridade, dramatiza a reacção do rei dos Tártaros, em Pequim, ao ouvir dos Portugueses: «a nossa terra se chamava Portugal, cujo Rei era muito grande, poderoso e rico; e que dela àquela cidade de Pequim haveria distância de quasi três anos de caminho; o Tártaro fez um grande espanto, como homem que não tinha esta máquina do mundo por tamanha. (*Peregrinação*, cap. 122).

Compare-se o mapa-do-mundo dito de Cantino, de 1502, com a profusão de atlas e mapas-do-mundo entre os anos de 1560 e 1580. Naquele desdobram-se já os oceanos Atlântico e Índico até Samatra e Malaca; mas o primeiro não está ainda bem definido nas Américas, e a Índia e sobretudo o Extremo Oriente estão distorcidos acentuadamente, faltando todo o Pacífico, é evidente. Nas quatro folhas de Bartolomeu Velho (1561), no belo Atlas do navegador Lázaro Luís, como nos Atlas de Fernão Vez Dourado, e tantos outros, a visão do mundo é-nos dada na sua quase integridade, completando-se as Américas em continente único, corrigindo-se as mais chocantes distorções e aparecendo o Japão. Riqueza toponímica, traçado buscando o rigor, com base na escala de latitudes e na longa experiência de estimas confrontadas, embora a declinação da agulha (agora utilizada como conhecença local) envieze tantas das disposições de costas e rumos.

A cartografia é uma forma de notação da construção do espaço das viagens e das realidades humanas inscritas na geografia que supõe, à medida que avança a era quinhentista, teorias ligadas à matemática e à prática. Mas a maior parte do globo é apanhada nas malhas de grandes apresentações de conjunto, como o Oriente do cabo de Boa Esperança aos Léquios debuxado por Duarte Barbosa e Tomé Pires; mas também numa profusão de geografias de vastas e de pequenas regiões ou estados. Temos o Peru de Cieza de Léon, o Brasil de Fernão Cardim, Magalhães Gândavo, Gabriel Soares, a Guiné de Álvares de Almada, e o rol alongar-se-ia. Daí que se formassem colectâneas como a de Ramúsio, de 1550 a 1570, a de Hakluyt mais tarde, de modo a poder-se abranger essa humanidade em pedaços pelo mundo repartida agora a tecer-se numa teia. Do mesmo modo que as representações cartográficas se desenvencilharam do mítico e obedecem a critérios de construção que tendem a ser científicos, as descrições, relações de viagens, itinerários, artes de mercadoria são construídas eliminando no essencial o fantástico e tentando apreender as realidades verificáveis nas operações náuticas ou comerciais, como nas relações político-militares e religiosas.

Deu-se pois toda uma transformação, lenta embora no seu processo ao desfiar da primeira metade do século XVI, que levou ao fabrico de nova ferramenta mental em ligação com os modificados e diversificados vectores sociais e culturais. Os pensadores e observadores do tempo aperceberam-se bem do que mudara e como mudara. É, em 1546-1548, Gaspar Barreiros, que na sua *Chorografia de Badajoz atê Milam* nos dá uma surpreendente análise da França meridional, como de Barcelona ou Zaragoza, a esclarecer-nos que «a guerra e o comércio nos descobriram o que sabemos do mundo.»; os geógrafos buscam as informações junto dos mercadores e dos soldados. Na verdade, a expansão do comércio e os imperialismos quinhentistas — português, otomano, de Carlos Quinto e Felipe II, moghol, francês —, ligados ou não aos grandes estados nacionais, bem como a dilatação da Cristandade (destruir o reino do demónio e plantar o do verdadeiro Deus, dirá o mesmo Gaspar Barreiros, mas tantos outros com ele coincidirão) exigem instrumentos de

apreensão segura dos espaços e uma visão unificada do espaço humano, com meios eficazes de orientação da acção nestes diferentes campos. No século XVI, da globalidade de viver e pensar mal começando a diferenciar-se, emergem o económico (a mercadoria), o político, o militar e até o religioso, como aliás o artístico, como esferas autónomas, funcionando segundo uma lógica própria a cada uma. Baste agora referir D. João de Castro sublinhando a importância, para o pensamento dos reis (para a política dos Estados), da nobre ciência da Geografia e da visão que a representação cartográfica abre.

Ligados a motivações diferenciadas, por vezes em conflito, e de mais funda pulsão, e a objectivos novos e melhor definidos, os meios de acção e de compreensão do universo pelo homem refundem-se segundo critérios que começam a separar o impossível do possível, o pouco mais ou menos da busca da precisão, o fabuloso e o mítico do real experienciável, o que o entendimento demonstra do que só repousa na autoridade tradicional.

Nauta e cosmógrafo que inventou, entre 1538 e 1545, a viagem científica — de exploração metódica, guiada por hipóteses que por variadas experiências e observações controladas se procuram verificar ou substituir por outras, D. João de Castro sublinha que para a determinação e sentença (resolução) das dúvidas «se requere concorrerem assi demonstrações dos mathematicos como a pratica e openião dos pilotos e homens do mar, que de muitos anos a esta parte lavrão por este oceano, grande e infinito mar.» E chegará ao critério decisivo: «qual é a rezão que convence o entendimento? é a que se toma da experiência dos instrumentos matemáticos.» (*Tratado da Esfera*, antes de 1538). O que leva a ultrapassar a imaginação — os dados sensoriais — para explicar pelo entendimento (inclusivé porque se tem de negar o que se vê com os olhos). Já Gaspar Nicolas, em 1519, destacara que «A arismetica é fundamento de todas as artes liberaes», abre as portas do entendimento, para vir na realidade das cousas e no conhecimento das ciências. E para Portugal esse papel da matemática era decisivo, por «florecerem os tratos das mercadorias da Índia, e Pérsia e Thyopia e outras partes mais chegadas a nós e os tratadores se multiplicarem nos ditos Reynos». Matemática e mercadoria, como matemática e náutica: Gaspar Barreiros explica como para a comunicação entre os continentes através dos oceanos «foi necessaria sciencia das mathematicas, para dellas se formar hũa arte practica da navegaçam; per meo dos instrumentos da Agulha, Astrolabios, Quadrantes, Relogeos, Cartas e Pomas se descobriram os caminhos incógnitos aos Antigos».

Pensa Miguel Artola que «Los descubrimientos geográficos constituyen la *praxis* que corresponde a la nueva postura del hombre renacentista ante la naturaleza y cuya *teoría* será la revolución científica.» Essa prática é inovadora porque se constrói tentando basear-se em teoria — mesmo que afinal em sistemas hipotéticos que a revolução científica vai substituir (caso do ptolomaico, por exemplo). Mas até sistemas como o ptolomaico, se por um lado levantaram obstáculos ao desenvolvimento técnico-científico, por outro, foi também D. João de Castro a sublinhá-lo, condu-

ziram à geografia nova, por latitudes e longitudes. Em todo o caso não podemos falar de convergência, as oposições surgiram por diversas vezes. Gonzalo Fernández de Oviedo, em 1535 e 1557, será peremptório: Para navegar é melhor a experiência que as muitas letras; mas D. João de Castro e Gaspar Barreiros falavam, não das letras em geral, mas das matemáticas, o que não suprime os desaguisados entre pilotos e letrados. Todavia o próprio futuro governador e grande homem do mar reconhecia que «o juizo e estimativa dos homens do mar he tamanha parte da navegação, que as maes das vezes fiqua a cousa nestes seus estormentos, assi no andar da nao como no conhecimento e vista das terras.» E já em começos do século XV se consideravam «Maravilhosas cousas ssom os fectos do mar e assijnadamente aquellas que fazem os homeens em maneira d'andar sobre el per meestria e arte assy como nas naaos e gallees e em todollos outros navios mais pequenos».

Estas novas maneiras de pensar e de agir consubstanciam-se, num dos seus principais vectores sociais-culturais, num conjunto de ciências que D. João de Castro enumerou no seu Roteiro do Mar Roxo (1541): «a estrologia de Hiparco [cosmografia, astronomia], a macanica tam abundosa de Archimedes, a cosmographia de Tholomeu [mas não a de Copérnico], a geometria de Euclides, o engenho e abilidade de Aristhoteles, a viva e natural inclinaçam de Plinio pera espremental os efeitos da natureza;» a que, segundo o nauta, deverá acrescentar-se « esta ciencia ou maneira de navegar». Com este cabedal de recursos denunciam-se (como faz Gaspar Barreiros em 1546) os «muitos enganos que os antigos teveram»: assim Ptolomeu negando a comunicação entre Atlântico e Índico; outros, considerando que o Cáspio é navegável com o oceano setentrional, ou crendo nas fábulas dos montes Rifeos e Hiperbóreos e nascimento do rio Tanaïs; Estrabão enganou-se ao descartar a viagem do mar Roxo à Guiné no tempo do rei Ptolomeu. Ao passo que Eudóxio inferia com razão continuar-se o Índico com o Atlântico, «como per nossas navegações despois de longo discurso de tempo e anos se achou que podia esta história ser verdadeira» (*Chorographia* ff 17v-18). Oposição da cultura prático-matemática à cultura livresca.

As novas novidades crearam deste modo formas mentais transformadas. Por isso a maneira como no século XVI se vêm as personagens e acções dos quatrocentistas deforma-as tantas vezes, porque lhes atribui as maneiras de pensar e põe ao seu dispor ferramentas que são posteriores. Damião de Góis considera o infante D. Henrique como um matemático e cosmógrafo, a par das viagens da Antiguidade; é também sob o ângulo científico que o infante nos aparece no retrato traçado por Cà da Mosto que Ramúsio insere: rodeado de sábios, ocupado em profundas leituras; ora no manuscrito quatrocentista (cópia) do relato do Veneziano não são esses os traços que o marcam; foi evidentemente Ramúsio que concebeu D. Henrique à maneira do século do humanismo cientificizante. Se queremos interpretar no seu tempo, sem anacronismo, os homens e feitos quatrocentistas impõe-se considerar os textos posteriores como visões de culturas diferentes, e só com extrema precaução transpor para trás. Conhecido portanto este termo de chegada (provisória, decerto)

que culmina no que chamámos o momento de Montaigne e Camões, cabe tornar a partir, agora dos séculos que precederam a expansão, a fim de podermos compreender e bem penetrar esses decénios de 1470 a 1520. Ou seja, entrarmos num mundo essencialmente simbólico e de práticas tenteantes, de rotinas pouco inovadoras.

A revolução cultural do século XIII enriquecera alguns círculos da Cristandade com blocos científicos e técnicos dos Clássicos e das civilizações asiáticas: a geometria euclidiana, a aritmética hindu-muçulmana, a astronomia de Ptolomeu, a óptica de Apolónio e Ptolomeu, a medicina de Hipócrates, Galeno, Avicena e Averrois e instrumentos como o astrolábio e o «indicador do Sul» chinês. Por outro lado a intensificação dos tratos de mercadoria, a urbanização, o aumento demográfico, a nova posição da Igreja lançam missionários e mercadores pelas pistas caravaneiras euro-asiáticas até a longínqua Seres e ligam mais fortemente pelo Levante as economias e trocas culturais do Mediterrâneo e Europa ao império mameluco, Pérsia, Índia e todo esse mundo fascinante e algo misterioso das especiarias, arómatas, pedras preciosas, metais desde o ouro ao estanho (calaim). Alargamento de horizontes sem precedentes. Ao mesmo tempo o complexo atlântico, do Guadalquivir à Irlanda, desenvolve-se e vai lançar inovações como a coca, talvez o governalho de codaste, enquanto por aqui circulam o ferro, as madeiras, as lãs e outros têxteis, o sal e os cereais, os vinhos; complexo que entrelaça as economias altamente industrializadas e mercantilizadas, de forte armadura de cidades, do Mediterrâneo, ao complexo de transacções volumosas e ponderosas, com base na pesca, do mar do Norte e Báltico.

Desse ambiente de expansão resulta a nova navegação mediterrânea guiada pela bússola, e portanto por rumos e distâncias estimadas (nessas curtas distâncias fáceis de atingirem bom grau de aproximação), utilizando as listas de portos, os portulanos, que, refeitos por aquela rede, se transformam nas cartas marinhas. Também se estabelecem quadros das marés, e portanto o cálculo das horas da noite pelas estrelas, porquanto a entrada e saída de portos e rios é uma das mais difíceis operações náuticas.

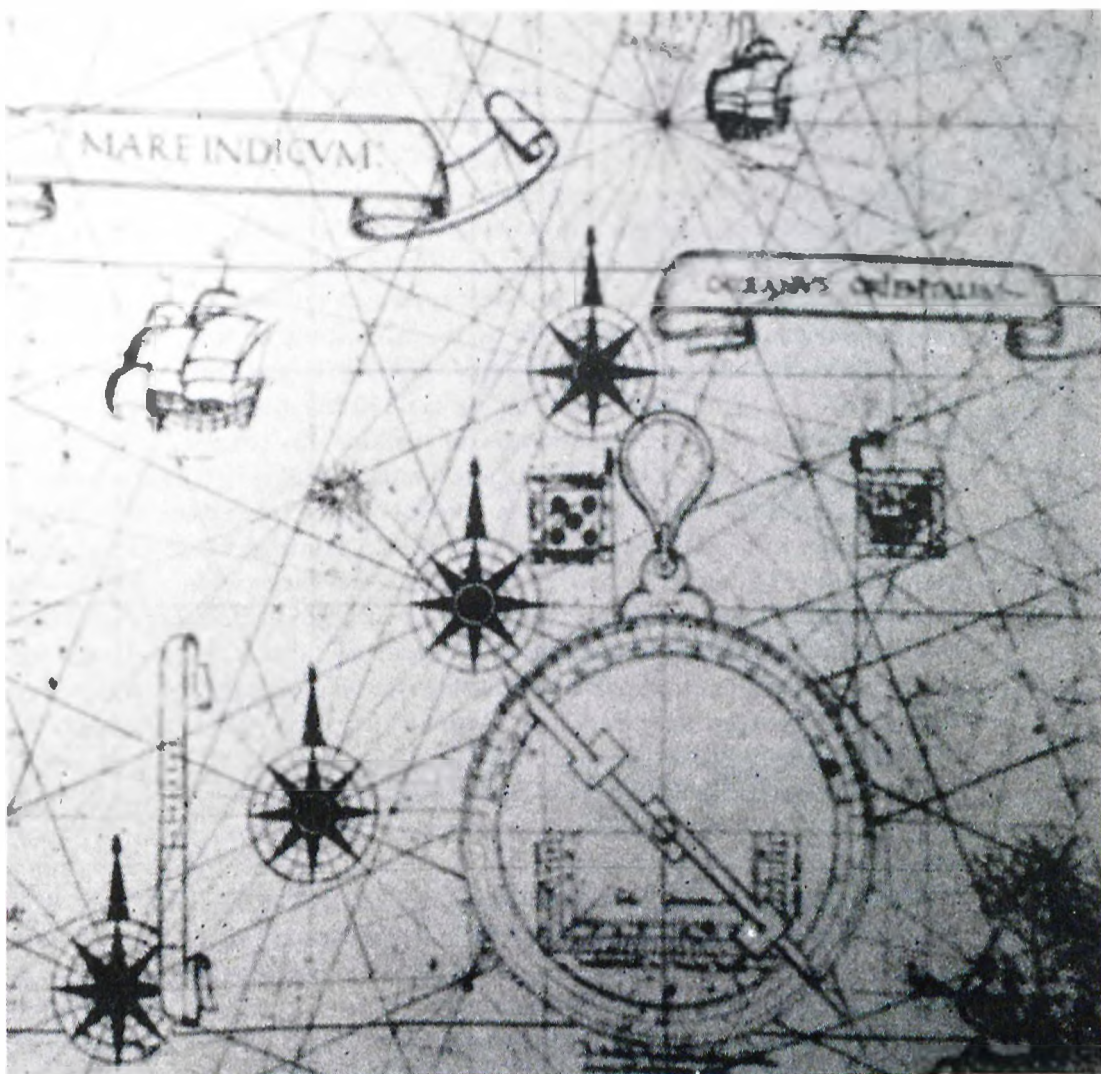
No entanto tal revolução cultural encontrou rapidamente barreiras que não pôde transpor. Construiu um eixo de conhecimento e representação científica (ou melhor, pré-científica) em torno do Mediterrâneo; inscreveu na cartografia e nas relações de viagens muitos conhecimentos válidos sobre os mundos das caravanas, seja no Sáara seja nas estepes euro-asiáticas. Para além daquele espaço agora apropriado por um sistema de representação que permite reencontrar a realidade, o esplendor da iluminura, com as cáfilas de camelos em África e na Ásia, as cidades opulentas do Oriente, as naus no Índico, as galés junto às Canárias e Madeira, revela sem a suprir a persistência da geografia mítica e utópica, com as deformações tradicionais, a proliferação do fantástico — Gog e Magog — a incapacidade de representar com um mínimo de aproximação e verosimilhança as navegações segundo as monções no Índico ou os itinerários das cáfilas, as formas de mares e terras (mesmo o desenho

das ilhas Britânicas se apresenta grosseiro). Como na tradição dos mapas-do-mundo (com que os portulanos rompem em parte), as realidades em que se movem os homens inserem-se dificilmente numa visão simbólica ligada ao plano da eternidade. A mesma confusão perpassa pelos relatos de viagens, mesmo os que mais contribuiram para levar os Europeus a um primeiro conhecimento dessas civilizações e espaços outros.

É que todo este acervo da literatura de viagens e dos «espelhos do mundo» recolhe as lendas, fábulas e abusões desde os autores antigos, passando pelos muçulmanos, ordenado-os numa visão que vem de Plínio, Solino, Ptolomeu, Isidoro de Sevilha, Bede e tantos outros. Se na cartografia podemos consubstanciar tal concepção no Atlas Catalão, agora cabe destacar a *Semeiança del mondo*, de cerca de 1230, a pseudo-carta do Preste João, de tão extraordinária difusão, como o *Libro del Conoscimiento* trecentista de dois franciscanos espanhóis ou as Viagens de Jean d'Outremeuse (Mandeville), para atingir a mais erudita expressão na *Ymago Mundi* do cardeal Pierre d'Ailly (1410) e ter o seu manual de referência obrigatória no Tratado da Esfera de John Hollywood (Sacrobosco), escrito na Universidade de Paris. Em primeiro lugar, o sistema do mundo ptolomaico, geocêntrico, e a concepção do globo terrestre com as zonas inhabitáveis, a negação dos antípodas, o Índico como oceano fechado. Em segundo lugar, todo o rol de maravilhas desde os macróbios e grifos aos homens de um só olho ou aos acéfalos — não continuemos. Em terceiro lugar, a ordenação da terra em função do Paraíso Terreal, onde nascem os quatro grandes rios, e a existência do riquíssimo e poderoso reino do Preste João, que ao contrário daquele os homens poderão alcançar e lhes trará a riqueza e o bem, uma aproximação a essa árvore da vida a que todos anseiam chegar. Em oposição ao Oriente estende-se o Atlântico com a sua profusão de ilhas de Bem-aventurança ou de Maldição: a Antília, que Crone supõe o oposto do Paraíso, a ilha das Sete Cidades, a ilha do Brasil, as Afortunadas, as ilhas dos Animais...

Estes mitos entrelaçam-se e em certos meios a sua influência foi decerto forte. Gilles le Bouvier, na que é a primeira descrição de toda a Europa (1440-1451), falando dos rios que vêem do Paraíso, como o Eufrates (perto do país das Amazonas), diz que pelo Nilo «apportent par celle rivière les espices et aultres marchandises du pais de Preste Jehan.» Cà da Mosto, mercador avisado e observador atento e procurando o rigor, não hesita quanto ao Senegal, ligado ao Nilo, dizendo daquele que «Questo fiume se disse esser um di 4 fiumj che esce dal paraiso terrestre el qual se chiama Gion che vegnando bagna tuta la Ethyopia». Assim as concepções míticas florescem em utopias de acessos ao Paraíso Terreal. Frei Odorico de Pordenone (1318-1330) descreve que em Samatra toda a terra é tida em comum, não há meu nem teu, não há qualquer propriedade, e até as mulheres são tidas em comum também. Utopias e mitos cujo fio não vai perder-se em alguns vectores culturais subsequentes.

A fim de compreendermos a estrutura e função desta literatura chamemos-lhe «geográfica», é indispensável atendermos à maneira como era elaborada. Reuniam-se

Os instrumentos náuticos
15.1 **Globo e quadrante**
Planisfério de Diogo Ribeiro, 1529
(Biblioteca Vaticana)

Os instrumentos náuticos
15.2. **Astrolábio, rosa dos ventos, navio**
Planisfério de Diogo Ribeiro, 1529
(Biblioteca Vaticana)

livros das mais diversas proveniências e épocas a que se atribuia valor de autoridade. Frei João Álvares acha que a razão demonstra quando «ynda claramente o achamos per muyto santas autoridades» (*Vida do Iffante Dom Fernando, 1461 ?*).

Ainda em 1540 João de Barros, ligado todavia ao comércio e ao humanismo prático, para o *Diálogo em louvor da nossa linguagem* começa por recitar o que os escritores antigos sentiram, e só depois passa ao que nos mostra o espírito. Mas então já o critério mudara, pois, como explica Gaspar Barreiros (1546), «eu por authores graves me governo, ou por razões que me convençam». Estamos longe dessa exigência quinhentista. Ora a amálgama de contribuições de gregos, romanos, medievais, a que se tem acesso em geral por obras secundárias que os transcrevem, deformando-os (como é o caso de Zurara bebendo a sua «erudição» na Crónica Geral de Espanha), apaga a datação das fontes, torna simultâneos dados de cronologia heterogénea, tão distantes uns dos outros — o tempo não é dimensão que se tenha em conta. E as distâncias geográficas das proveniências agravam essa heterogeneidade de estrutura.

Pretenderam os italianos de final do século XIII e inícios de XIV não só intervir na navegação no Índico mas alcançar o Oriente pela rota oceânica; como pretenderam os Catalães ir por mar à aurífera Guiné. Tais tentativas abortaram, e delas para os Descobrimentos não nos parece possível encadear a continuidade. Esse fracasso afigura-se-nos resultar das condições culturais que apontámos. As dificuldades nos tratos do Levante acabaram por ser resolvidas no próprio Levante, e o ouro veio do Maghrebe.

Dessa expansão oceânica gorada ficou todavia a integração das Canárias no horizonte de italianos e ibéricos. E é por este arquipélago que se vai abrir a grande era dos descobrimentos e da passagem dos Europeus além-mar. 1402, pois, Jean de Béthencourt e Gadifer de la Salle empreendem a conquista das ilhas setentrionais. Até aí serviam para apanhar peles de focas e cativar escravos. Agora passa-se à colonização, e depois à introdução de novas actividades económicas (açúcar, vinhos, cereais). A iniciativa parte de Normandos que fogem às desordens da Guerra dos Cem Anos, e muito tempo a soberania castelhana, que aqueles escolhem, não se traduzirá no terreno. Pouco depois — 1415 — os Portugueses instalam-se em Ceuta, e logo no arquipélago da Madeira — à volta de 1420 —; ràpidamente saltam para os Açores — 1427-1432.

Do conquistador das Canárias pintam-nos os capelães um retrato que, nas motivações e objectivos, coincide com o que Zurara pintará do infante D. Henrique. A evangelização do gentio, haver certidão das terras e mares até aí desconhecidos, o proveito dos tratos e da exploração económica, o domínio político, o salvar as almas pela escravização dos corpos, tudo se conjuga. Ora Béthencourt visa alcançar as fontes do ouro, e assim entabular relações com o Preste João — e porque não confessar que está atraído pelo Paraíso Terreal? Pois bem. Os mitos do Paraíso Terreal e do Preste João, este concebido só como africano (etiópio), daquele nascendo

o Nilo e os auríferos Senegal e Gâmbia, são os incentivos das iniciativas portuguesas durante a primeira metade de Quatrocentos. E as Canárias permanecerão longo tempo alvo repetida e teimosamente visado.

Da época de *Le Canarien* é o Livro dos Arautos, da autoria de um português de Lamego, logo a seguir à tomada de Ceuta. Aqui aparece o mito do milagre de Ourique, fundador da nação e anúncio predestinando a expansão para subjugar o Infiel. Estão-se a crear as razões ideológicas do espírito de cruzada enlaçado na mercadoria e no alargamento político que fechará o além-Estreito a Castela e tentará mesmo arrebatar aos Mouros bases na costa meridional da Península.

Mas uma análise da crónica dos feitos de Béthencourt nas Canárias mostrar-nos-á a estruturação mental em curso. Por um lado, a narrativa dos feitos, sem ouropeis fantásticos; por outro, a descrição precisa e minuciosa, e bastante exacta, das ilhas e dos guanchos, mesmo nos aspectos das crenças e ritos. A inserção de um catecismo para os indígenas demonstra um dos aspectos da política de ocupação. Mas para revelar os fins do normando quanto ao ouro e à Guiné, e os fundamentar, resume-se o *Libro del Conoscimiento* dos dois franciscanos trecentistas, entrando-se no mundo do mítico — mas limitadamente: Preste João e Paraíso Terreal, rios do ouro. Se voltarmos ao aspecto descritivo, vemos que a descrição segue um plano: as distâncias em léguas; a largura e comprimento das ilhas; os portos e ancoragens; a população e os tipos humanos, a língua; a orografia e os rios; a vegetação e os animais; as produções; as armas; o vestuário (muitos andam nus) e a alimentação. Informações necessárias à acção de conquista, e depois à ocupação e colonização. A preocupação de apreender o real ressalta bem do confronto com as cartas (os mapas), e com a actividade sistemática de sondar os fundos e medir os portos e costas.

O portulano-carta de marear, representando com boa aproximação o Mediterrâneo e as rotas da Europa atlântica, tinha cortado com a geografia simbólica e mítica, introduzindo uma nova operatória em função do real. Mas outros círculos sociais-culturais, ligados aos meios monástico-eclesiásticos e senhoriais, aproveitam para inserir esse eixo de acção concreta na cosmovisão tradicional livresca, escatológica, e assim vai desenvolver-se uma outra escola de representação da terra. Do mesmo modo os relatos de viagens e notações de países combinam frequentemente as observações de missionarios, mercadores e marinheiros com o cabedal fabuloso e maravilhoso vindo da Antiguidade e cujo prestígio permanece mau grado o acervo de novas notações comprováveis pela experiência. No entanto tende-se já, aqui também à autonomização da nova corrente de observação a servir as deslocações e tratos efectivos. Ainda aqui separação de meios sociais e culturais diversificando-se.

Se a expansão europeia além-mar deve datar-se da ocupação de algumas Canárias por Béthencourt e da tomada de Ceuta por D. João I, ela instala-se pela tríplice intervenção dos meios régios e institucionais (Ordem de Cristo) ou senhoriais de decisão, dos meios de mercadores e dos meios marítimos e de pescadores. Nos

primeiros influem os fins políticos ou de conversão dos gentios, em reacção às ameaças de outras dilatações territoriais e marítimas, como a castelhana. Mas em todos os factores de desencadeamento emergem do económico sobretudo: é a longa crise de metais amoedáveis levando a buscar as regiões de produção do ouro (e a introdução nas minas europeias de novo processo de separação da prata do cobre); é a dinâmica da plantação de canaviais e de engenhos açucareiros, e correlativamente o lançar a mão sobre os mercados de escravos; são os imperativos de abastecimento do Reino em pão e o incremento da produção vinícola frente à procura aumentada; a busca de produtos tinctoriais para satisfazer o incremento da fiação e do têxtil; a exploração de recursos florestais quer para a construção naval, em prodigioso desenvolvimento, quer para novas indústrias como o engenho de açúcar ou a tipografia. Todo este concurso de factores explica cabalmente a luta pelas Canárias, o povoamento dos arquipélagos ermos, a descida, a partir de 1434, ao longo da costa saariana e depois guineense.

É numa esfera de realidades imperativas, a cuja lógica não pode fugir-se sob pena de ineficácia, que os homens têm cada vez mais de mover-se, e para tal inventar o ferramental físico e mental adequado. Trata-se de saber encontrar os destinos aonde queremos ir e, não menos importante, saber regressar ao ponto de partida. Um século volvido D. João de Castro (*Da Geographia por modo de diálogo*, antes de 1538), louvará a nova geografia e cartografia precisamente porque representa não só o já conhecido, mas também «as terras e ilhas que de novo se descobrem, ainda que estejão muitas mil legoas mitidas por esse mar oceano, se podem pôr em carta tanto em seu próprio logar, e se podem tornar a buscar e a achar, sem errar hum ponto em sua postura.» Ora quer as navegações com os Açores quer a torna-viagem dos rios de Guiné (que se estabelece desde 1440-1450) exigem velejar com ventos contrários: daí que à volta de 1440 se transformem em Portugal os navios em caravelas, de comprimento alongado e velame latino, as quais podem bolinar governadas pelo leme axial; a navegação à bolina exige a toleta de marteloio, em que por modo gráfico (embora possa intervir o cálculo trigonométrico) se determinam, a partir dos ângulos com o rumo desejado, quanto o navio se afasta e quanto caminho anda. Por isso a toleta aparece na carta de Andrea Bianco de 1436, e já era anterior.

Até os anos de 1470 configura-se assim um complexo espacial que do Benim e das ilhas do golfo de Guiné vem, com o velejar pelo golfão em arco, enganchar nos Açores e entestar às costas peninsulares ocidentais; abrange os arquipélagos madeirense e canário, Ceuta, Alcácer, Tânger e Arzila em Marrocos, controlando todos os tratos entre Levante e Poente, e dispõe resgates e feitorias ao longo das costas do Sáara, rios de Guiné, Serra Leoa, Malagueta e para leste ainda. É o mundo do ouro e dos escravos, do açúcar e do vinho, das côres de tinturaria e das madeiras, dos cereais, e, noutro sentido, das manilhas e obras de latão e cobre, das mantas de Alentejo e panos, do sal e tanta cousa mais. Nesta configuração os Açores desempenham o papel de placa giratória, e mais ainda o desempenharão quando todo

o Atlântico for traçado por uma rede de rotas e estiver aberto o caminho marítimo para a Índia. Assim, consideramos a descoberta e a ocupação humana das ilhas açoreanas, ligada ao regresso em volta pelo largo aos portos europeus de todas as proveniências, como o momento decisivo no lançamento do processo de expansão oceânica. As viagens agora implicam não só o novo instrumento náutico — a caravela —, mas também uma orientação que não pode reduzir-se à agulha e distâncias estimadas. Por isso os Portugueses criam o cálculo da distância percorrida com base na diferença de altura das estrelas no ponto de partida e no ponto de chegada.

Neste período de arranque novas atitudes mentais surgem e fabricam notações com nova ferramenta. As relações de Cà da Mosto (sem esquecer que é veneziano mas pensando sobretudo em que é comerciante) pràticamente abandonam o mítico e fabuloso (embora ainda refiram o Paraíso e os rios que dele nascem) e caracterizam, com precisão e esforço notório de compreensão e apreensão real, terras e gentes, organizações políticas e actividades económicas, costumes, realidades de paisagem. Ao contrário da *Crónica de Guiné* de Zurara: aqui os erros nas distâncias oscilam com frequência entre 40% e 60%, as imprecisões acumulam-se, os feitos guerreiros passam a primeiro plano. Aquelas, foi o viajante a observar e notar; esta, é o cronista palaciano que escreve de outiva, e com pouco interesse por essa nova gente tão diferente. Zurara estará melhor a fazer a crónica dos feitos no Norte de África, e aí, por causa da guerra e da política régia e senhorial, dá-se ao cuidado de estudar os locais. Contraste de círculos sociais-culturais. Nicolò di Conti (segundo quartel do século) mostrar-nos-ia, em relação à Ásia, essa mentalidade diferente, que podemos designar pelo olhar do mercador: no seu longo e minucioso relato descritivo, apenas umas duas «abusões» sem importância de maior: no conjunto, é o Oriente real, o que pode ser visto pelos caravaneiros, aquele que verão os Portugueses quando abrirem o caminho marítimo.

À volta de 1475-1480 descerra-se um novo período. De oravante, não se contentando com a malagueta e pimenta de rabo, os Portugueses demandam as especiarias orientais. É do hemisfério sul que têm de se apropriar, o que põe novos desafios técnicos, organizacionais e de atitudes e traças políticas. Vai construir se a náutica astronómica, com base no Almanach Perpetuum de Abraham Zacuto e nas tábuas de declinação solar para calcular a latitude a partir da observação da altura meridiana do sol. Utiliza-se toda a panóplia de instrumentos, como o astrolábio, o quadrante (e este para observações celestes e não simples cálculos de distâncias terrestres). A cartografia portuguesa afirma-se com cartas como a anónima de cerca de 1471, a de Pedro Reinel (ao redor de 1485), a de Jorge Aguiar (1492) e demais. Os roteiros enriquecem-se, notam formas de paisagem e relações humanas. Peguemos no mais antigo conhecido, do Atlântico: «Este Livro he de rotear», na colectânea reunida por Valentim Fernandes para Peutinger. Detecta-se claramente que se compõe de três partes justapostas, de datas e estruturas diferentes. A primeira abrange

do cabo Finisterra à ponta de Tofia, com as ilhas caboverdeanas. Só se notam a toponímia, os rumos, as distâncias estimadas em léguas. Trata-se pois de um roteiro de moldes arcaicos; datá-lo-íamos de bom grado de entre 1460 e 1470. A segunda parte vai da ponta de Tofia por toda a Guiné à Serra Leoa incluída. Apontam-se as conhecenças num leque já aberto: montanhas e vales, portos, bocas de rios, medões, praias, matas, palmares, indicam-se as braças de fundo, pinta-se a côr das barreiras (vermelhas), não se esquecem as aguadas, nem como se entra e sai dos rios. Destacam-se notas visuais como «arvoredo alto que parecem pinheiros», dão-se distâncias (tiro de bombarda), vemos as almadias indígenas, e aconselha-se mesmo a atitude a ter com os negros. Na terceira parte, da Serra Leoa até às ilhas do golfo (inclui pois o «livro de rotas do castelo de Sam Jorge»), os sinais ou conhecenças são apresentados sistemàticamente, referem-se as marés, debuxam-se paisagens. Devem datar estes textos de 1485-1493. E afinal o roteiro acaba por se aproximar, embora não na sua disposição, das descrições que o Morávio recolheu — de Marrocos, de Arguim e Sáara, dos rios de Guiné, e, mais tardia, de Álvaro Velho, a espantosa da Serra Leoa.

Trata-se de um reconhecimento metódico, sistemático, das terras e mares descobertos ou de recolha sobre o que há a descobrir. Pelos anos em volta de 1485 D. João II manda mestre José Vizinho e Duarte Pacheco efectuarem o levantamento sistemático das alturas do sol na Guiné (di-lo Colombo em nota à *Historia* de Pio II e conta-se no próprio *Esmeraldo*). Diogo Cão e depois Bartolomeu Dias, até 1489, exploram metòdicamente e minuciosamente as regiões costeiras da África austral. Por outro lado, Afonso de Paiva e Pero da Covilhã vão pelo Levante informar-se com segurança (e aprenderam o árabe) sobre o Índico e sua navegação e o Oriente, percorrendo até Sofala ao sul e o Malabar a leste. Entretanto elabora-se a navegação por alturas solares, estudam-se as constelações do hemisfério austral; o meio cultural português aproveita a expulsão dos judeus de Espanha, com toda a contribuição cosmológica e de manejo dos instrumentos que desde a Antiguidade se acumulara e os Muçulmanos mais do que tinham preservado; expulsão que por isso mesmo entrava o desenvolvimento náutico em Castela e leva a recorrer a outros meios culturais. Aliás a floração, mau grado isso, das línguas clássicas em Castela e Itália é que fornece aos portugueses, através de traduções em vulgar (como a do *De Situ Orbis* de Pompónio Mela por mestre João Farás, que embarcará com Cabral e revelará o Brasil), o cabedal «teórico» das suas actividades geográficas, mesmo quando o corrigem ou rejeitam. O Tratado da Esfera de Sacrobosco circulará em português apenso aos guias náuticos.

Mas desde meados de Quatrocentos, se não antes, os Portugueses procuravam explorar o oceano para Poente, em demanda da Antília, da ilha das Sete Cidades, da ilha Brasil. Buscas que parecem intensificar-se pelos anos de 1470, e ampliar-se a outros meios, como o de Bristol. Decerto nestas incursões marinhas não devemos esquecer o papel dos pescadores, sempre obscura e anònimamente a alargar as áreas de pescarias, e buscando os bancos de bacalhau. Não é só isto todavia. Os mitos

de ilhas perdidas, Afortunadas ou Malditas (dos Satanazes) atraiem sempre, e com eles a vontade de atravessar o mar das Trevas para atingir o mundo das fabulosas riquezas. Busca ainda de um caminho para o Oriente das Especiarias? Em 1457 embaixadores do rei de Portugal encontram-se em Florença com Toscanelli, que provàvelmente os informa das viagens de Nicolò di Conti e os incita àquela via ocidental. Em 1474 é a carta do florentino ao português do séquito do cardeal de Cusa, Fernão Martins, insistindo nos arómatas e pedras preciosas, exalçando as cem naus carregadas principalmente de pimenta que todos os anos aportam a Zaitun. Teria a carta ajudado a promover as iniciativas de viagens para o Atlântico ocidental que proliferavam? Em todo o caso não parece ter inflectido a política régia. Como sublinha Duarte Pacheco, entre as duas opiniões que no Reino se discutiam para encontrar o caminho da Índia, triunfava a de ir pacientemente ao longo da costa africana e procurar dobrar o seu extremo: a história daria razão a Duarte Pacheco, que achava mais certa tal via.

Marco Polo existia em latim e em linguagem (francês? toscano?) na livraria régia de D. Duarte, trazido provàvelmente pelo infante D. Pedro da sua viagem italiana. Zurara cita-o, numa das vezes em nota marginal talvez posterior. Mas até à tradução da versão latina de frei Pipino por Valentim Fernandes, editada em Lisboa em 1502, não consta da influência do veneziano; não se detectam vestígios do Livro de Mandeville, nem da *Ymago Mundi* de d'Ailly. Apenas da pseudo-carta do Preste João, que se introduzirá no Auto das Sete Partidas, de larga difusão mais tardia — sobretudo quinhentista. A cultura dos círculos portugueses revela-se pouco permeável à efabulação mítica e à imbricação do fantástico com o real, embora nela apareçam e os descobrimentos vão, no dizer de frei Gaspar da Cruz a tratar da China e Ásia Central, destruir a maioria das «abusões». Veja-se a relação da viagem de 1505 de D. Francisco de Almeida (na colectânea V. Fernandes), que nos transmite o alemão Hans Mayr (em português, e decerto sobre os registos portugueses de bordo). Escrita quase dia a dia, dá a duração e distâncias entre escalas, o número de dias de estadia, se é de tarde ou manhã, precisa o dia da semana, o santo do dia, a data, descreve o estado da lua e o eclipse de 15 de Agosto; inscreve as monções, a determinação meridiana da latitude, os quartos a bordo, a duração das viagens para o cálculo de mantimentos. Assim, em relação a *Este Livro he de rotear*, de um quarto de século anterior, ressalta a mentalidade quantitativa e a consideração sistemática do tempo; as descrições de cidades muçulmano-africanas como Quíloa, Mombaça, Mogadoxo, ou da Índia — Cochim — desenvolvem a operatória descritiva que vimos surgir na segunda e sobretudo na terceira parte do roteiro de 1485-1493.

Entretanto, entra em cena Colombo. Tecelão genovês passado à mercadoria, vem de Génova a Lisboa e à Madeira comprar açúcar por conta dos seus patrões, os Centurione, e interessa-se pelo trigo, em que negociavam os Di Negro. Aliciado por esses contactos neste novo complexo económico do Noroeste africano e das Ilhas, estabelece-se na capital do Reino e na Madeira açucareira, onde se casa, entra em

relações mais íntimas com os meios de negócios e náuticos portugueses (sem quebrar os laços de origem), faz a viagem da Mina a bordo de caravelas portuguesas. Adquire deste modo conhecimentos na arte de marear, sobretudo no oceano e a entrar no hemisfério austral, que provàvelmente ignorava por completo antes de vir para Portugal. Desperto por todo este ambiente de explorações marítimas e pelas sugestões, se não pelas informações precisas àcerca da existência de «ilhas e terra firme» a Oeste, tendo lido talvez o Mandeville e a Geografia de Ptolomeu, forma o seu grande desígnio de demandar Ofir-Cipango (-Tharsis) e o Cataio caminhando em direitura para o Poente. Os objectivos declarados mascaram ou só parcialmente desvendam as pressões do ambiente genovês de negócios que frequentara e continua a frequentar — a casa Centurione, ligada aos Spinola e aos Di Negro, ou seja, a obsessão do ouro, a busca de caminho novo para a Índia (luta comercial com Veneza), o comércio e mesmo a produção de açúcar. A ideia mestra é sem dúvida a do metal precioso. Proposto em 1484, o seu plano é rejeitado em Portugal. As razões impõem-se òbviamente. Se o grande sonho do genovês era o ouro de Ofir-Cipango (que aliás se afirmará pela prata), porque é que o rei senhor dos resgates dos rios de Guiné e do caudal da Mina, que já lhe duplicava as receitas públicas, haveria de aventurar-se nessa incerta perspectiva que não correspondia a uma necessidade da economia nacional, voltada agora sim para as asiáticas especiarias? Mais. Em 1484 Diogo Cão explora metòdicamente a África atlântica austral, mestre José Vizinho e Duarte Pacheco gizam as bases da navegação por alturas no Atlântico Sul. D. João II julga-se às portas da Índia, e assim o declara Vasco Fernandes de Lucena na Oração de Obediência ao Papa. Não será a presença de Martin Behaim que o desviará — a náutica portuguesa deriva do fundo peninsular e não dos meios alemães (Nuremberg...): as tábuas utilizadas nas lusas navegações adoptam o valor de 23° 33' para a inclinação da eclíptica, e não 23° 30' de Regiomontano. A quando da segunda tentativa de Colombo junto do Príncipe Perfeito, em 1488, regressa ao Tejo Bartolomeu Dias depois de ter dobrado o cabo das Tormentas e aberto a comunicação com o Índico. Aqui a partida estava perdida para o genovês.

O malogro em Lisboa leva Colombo para Sevilla e Castela. Os imperativos económicos são contrastantes com os dos meios portugueses. Castela perdera a guerra do ouro de Guiné, tivera de aceitar (Tratado de Alcáçovas, 1479, ratificado no ano seguinte em Toledo), o senhorio português sobre os mares para sul das Canárias, embora a coroa de Lisboa renunciasse definitivamente às Canárias. Não nos esqueçamos que vai ser lançado o «excelente de la Granada», e que a economia genovesa também atravessa dificuldades em se abastecer de metal precioso no Maghrebe. Os Castelhanos vão instalar-se em todo o arquipélago canário, pretendem controlar o Estreito que comanda as relações entre Levante e Poente. Por outro lado, a Baixa Andaluzia reunia no seu meio náutico biscainhos, tradição moura, andaluzes, gente experiente do mar e receptiva às inovações portuguesas de construção naval (caravela) e de arte de navegar e cartografia.

O mundo e a época de Colombo
16.1. **Os Reis Católicos**
(A Adoração da Virgem)
Museu do Prado, Madrid

Colombo, o antigo tecelão e depois mercador genovês — mediterrâneo —, transformado em marinheiro, embora de restrita experiência e não aprofundada preparação, vai desaferrar de um complexo portuário atlântico (Sevilha, San Lúcar, Jerez de la Frontera) para uma viagem oceânica (na realidade, transoceânica), a bordo de navios de tipo atlântico — biscainho, português —, guiado por bons pilotos e mestres biscainhos e andaluzes, aplicando algumas das técnicas e uma parte da experiência náutica portuguesas (as incursões pelo mar de Baga e para a Terra Nova, o reconhecimento do Atlântico meridional), obcecado por fins económicos que nasceram no ambiente genovês de mercadoria mas concretizados em pleno graças às sugestões dos círculos comerciais-marítimos de Lisboa e da Madeira, amadurecido por um pequeno número de influências livrescas, e cuja realização se torna possível porque na cidade do Guadalquivir há a ânsia do ouro e a frustração das barreiras para os mercados conhecidos.

Os desenganos das primeiras viagens é que parecem ter, pelas resistências e cobiças que suscitaram, empurrado Colombo a estudar a *Ymago Mundi* de d'Ailly, a *Historia rerum ubique gestarum* de Pio II, o Marco Polo no resumo em latim, o Plínio, o *Catholicon* de Juan Balbo; sobretudo em 1497 e depois. E a influência da carta de Toscanelli de 1474 a Fernão Martins (visto que carta a Colombo mesmo parece não haver)? Aceite a autenticidade, cabe distinguir a carta pròpriamente dita, até a inscrição da data, do post-scriptum que se lhe segue. Entre ambos ressaltam diferenças insanáveis. O complemento fala da cidade do céu, Quinsay, no Mangi, e sobretudo da ilha Cipango e do seu ouro; a primeira parte detivera-se no Grã Khan e no Cataio, na pimenta e nos arómatas: decididamente fóra das preocupações dominantes do genovês. Pendemos a considerar a segunda parte um acrescento da lavra do próprio Colombo. Já sabemos pelas relações com a côrte portuguesa que o Florentino se baseava em Nicolò di Conti e aconselhava um caminho para as especiarias (de resto, a carta refere é os arómatas e não as especiarias).

Um dos peritos ligados a Tordesillas, mossem Jaime Ferrer, traça do Almirante de las Indias um retrato em que o classifica do mais sabedor do seu tempo nestas matérias, porque «es gran teorico y mirablemente pratico». Além de eleito pela Providência divina para exalçar a glória da Salvação (Silva Marques, *Descobrimentos Portugueses*, III, n.º 304). Seria pois uma personagem nova, e inovadora, nessa conjugação da teoria e da prática. Mas a «teoria» consiste numa bagagem livresca onde o real e o espírito pré-científico se amalgamam com o fantástico, o mítico e o utópico. Se na terceira viagem desce ao Equador para depois o seguir em busca da Taprobana (Samatra), não será a aspiração à utópica ilha onde tudo é comum, de Odorico de Pordenone? E o rumo para a Áurea Chersoneso (pois a Taprobana é Samatra)? Como capitão das armadas e chefe náutico a bordo conduziu-as além do oceano, às Antilhas e depois à terra firme, mas julgando sempre que alcançara Cipango-Cataio (às vezes insinuar-se-á uma leve dúvida?). É certo que a elipse do Atlântico central se percorre com regularidade e nos dois sentidos — é lícito chamar-lhe a

elipse de circulação de Colombo. Mas além da inadequação do achado às concepções geográficas a que teimosamente se atem (e cada vez mais pretende justificar), na navegação, se nota o desvio da agulha, não o compreende, interpreta-o ao contrário: como se a bússola indicasse o Norte verdadeiro, e as diferenças fossem devidas à estrela polar (repare-se nas várias referências ao que observa 100 léguas a oeste dos Açores). Os paralelos enviezam-se entre extremos de latitudes diferentes, e dir-se-ia que lhes confere valor mágico: pois o da Mina não mostra que encontrarão ouro do lado de lá do oceano atravessado (na fabulosa Ásia, pois)? Situa a ilha Trinidad (10°N) no mesmo paralelo de São Jorge da Mina (5°N), para fundamentar o sonho do El Dorado. Singrando entre 5° e 7°N julga que irá encontrar a ilha Dominica (16°N). Utiliza o quadrante — mas para medir a largura da foz de um rio. À sua determinação da longitude pelos eclipses lunares (servindo-se do Almanach de Zacuto) caberia levantar os conhecidos embargos: nos séculos XV e XVI, e especialmente no primeiro, a imprecisão das tábuas e dos métodos de observação (incluindo a determinação das horas) tornam essa pretensão pràticamente vã.

Na verdade, as navegações colombianas, mau grado o papel que o capitão e almirante desempenhou, explicam-se fundamentalmente pelo saber e prática do mar de homens como Juan de la Cosa (talvez o principal de todos), Alonso Pinzón, Hojeda, Diego de Lepe e tantos outros. Essas viagens e as outras da expansão marítima de Castela resultam da força do mito e utopia, ligada ao sentido comercial, e do cabedal de experiência nas operações físicas nos mares reais e em contacto com as ilhas e terras firmes reais. Aliás mesmo os mais práticos não distinguem sempre então entre terra firme e ilhas; ainda no século XVII se falará da ilha do Brasil (Terra de Santa Cruz), lembrança em parte das utopias insulares tradicionais. E quanto à forma da terra, não esqueçamos que Colombo, sempre obcecado pelo Paraíso Terreal, a delineia segundo o modelo da pera (e não da esfera ou do elipsoide de revolução.

Colombo é assim contraditório, como a sua época e os seus contemporâneos. Por um lado, de 1472 a 1519 editam-se cerca de 40 compêndios de aritmética (em italiano, em latim, em línguas vulgares). Por outro lado, a tipografia inunda os meios ledores com dezenas de edições do Livro de Mandeville (25 até 1500, mais de 50 daqui até 1700), como também do «Auto das Sete Partidas» do infante D. Pedro; mais editados do que o Marco Polo, menos maravilhoso. A cavalo na atitude pré-científica e técnica e no imaginário simbólico, o Tratado da Esfera de Sacrobosco será a grande base mesmo entrado o Seiscentismo. Dos prelos saiem mestres do pensar científico, como Euclides, Arquimedes, Estrabão; mas pululam os pseudo-Aristóteles, as visões equívocas de Plínio, Pompónio Mela, tantas mais. A ressurreição de Ptolomeu ilustra bem os equívocos e incertezas: imposição de um sistema do mundo a ultrapassar, como de concepções geográficas que empecilhavam a acção, mas igualmente o desafio da construção cartográfica por meridianos e paralelos. Tende-se a agir em função do real, fabricar operatórias eficazes, impulsiona-se a

quantificação, como se criam critérios descritivos; mas só penosamente se vão desfazendo os mitos e renunciando às utopias — que culminarão na Ilha dos Amores de *Os Lusíadas*.

Assim, encontramos lado a lado círculos com mentalidades diferentes, expressão de diversos meios sociais e profissionais: a côrte régia e as côrtes senhoriais, os mercadores, os meios conventuais e eclesiásticos, os grupos e bairros de gente do mar, os quadros da administração que se instala e alastra. Das convergências e divergências de grupos, círculos, ambientes, vem a mudança do mundo, a diferente maneira de viver, as novas novidades que perturbam mas também enraizam o tradicional. Temos de pôr de banda os retratos simplistas de personagens de um só rosto, como também temos de os encarar nas totalidades sociais-culturais donde emergem. As navegações exprimem a pluralidade de culturas e a diversidade das ferramentas mentais com que a acção agora se constroi. Ultrapassar os antigos, porque hoje a nossa experiência nos leva a saber mais do que eles, mas sem nunca deixar de os ter presentes. Multiplicaram-se os caminhos do saber — o cabedal acumulado no que passámos numa longa vida, ou em extensas viagens por desvairadas terras e gentes, o enriquecimento que numerosas e sólidas leituras nos traz, ou o que aprendemos conversando com os outros: assim os enumera Baltasar Gracián. Neste processo, quão decisivos os descobrimentos, as viagens marítimas, mesmo se uns apenas as prezam pelas vantagens materiais — a formação da economia moderna pela mercadoria —, enquanto outros vêm tão-só a dilatação da fé (para glosarmos Damião de Góis). E é essa pluralidade que faz a força do humanismo para forjar a humanidade.

CAPÍTULO XVI

# Navegações de descobrimento e inovações nas maneiras de pensar

Depois do intermezzo da descolonização e das tentativas de forjar uma sociedade em moldes socialistas, Portugal entrou nos caminhos da «modernização». Abrir-se-ia assim um novo ciclo, em que os factores de transformação seriam a inovação tecnológica e a investigação científica, a modelar um país a par do mundo de hoje e a integrá-lo no complexo da economia internacionalizada. Já vai longe o encerramento do ciclo do império, essa construção multi-secular que a Exposição Colonial, o Duplo Centenário de 1940 e as Comemorações Henriquinas de 1960 tentaram reactualizar, estas quando a explosão das revoltas africanas ia demoli-la.

Modernizar Portugal, recuperando o atraso em que ficara com a industrialização, o desenvolvimento científico e o novo Estado liberal, e portanto inserir-se no *progresso*, fora a directriz mestra do século XIX: tratava-se de vencer a *decadência* que nos afligia desde o surto da expansão. Como o mito da «decadência» exigia e justificava a utopia do «progresso» e da «modernização», actualmente este imperativo de vencer o desafio de 1992 leva a buscar no nosso passado realizações que nos apontem para esse esforço de creação pela ciência e pela técnica: naturalmente vão-se encontrar nos descobrimentos, ou seja, nas navegações que, metòdicamente conduzidas, desvendaram novos mundos ao mundo e teriam forjado novas maneiras de pensar — a atitude científica moderna. A *utopia* da modernização assenta assim no *mito* dos descobrimentos como génese da ciência que modelou a civilização industrial e depois terciária.

Herculano fazia remontar o declínio português à instalação do absolutismo com D. João II e seguidamente à submersão pela onda inquisitorial. Mas o século XIX da erudição e da história científica ia recuperar as navegações quatrocentistas e quinhentistas, que uma cultura, como era a portuguesa, mais manuscrita do que impressa, tendera a deixar no esquecimento, pelo menos numa penumbra de impre-

cisões. Se a revelação da *Crónica da Guiné* de Zurara em 1841 representa o culminar deste movimento de recuperação da memória, desde 1817 era publicada a Carta de Pero Vaz de Caminha, em 1812 Trigoso dava o primeiro texto em português do Livro de todo o Oriente de Duarte Barbosa, em 1833 e 1843 editavam-se os roteiros índicos de D. João de Castro, o Relato da viagem de Vasco da Gama aparece em 1838, e no ano seguinte a Navegação de Pero Lopes de Sousa às costas do Brasil; o *Tratado da Província do Brasil* de Gândavo saira em 1826. Este conjunto, completado pelo Atlas do Visconde de Santarém (1841), abria um visão nova da expansão oceânica dos séculos XV e XVI, que os trabalhos eruditos de Costa Quintela, do Cardeal Saraiva e do Visconde de Santarém (acicatados pelas discussões de prioridades nacionais) permitiriam mais tarde alargar e aprofundar. Não esqueçamos que a grande maré de interesse pelos descobrimentos subverte então os principais países europeus: publicam-se monumentais colecções de relatos e documentos, em Espanha é a de Navarrete, entre nós a de Trigoso, lá fora as de Ternaux-Compans, Walckenaer, Ed. Charton, e em 1848 começa a Hakluyt.

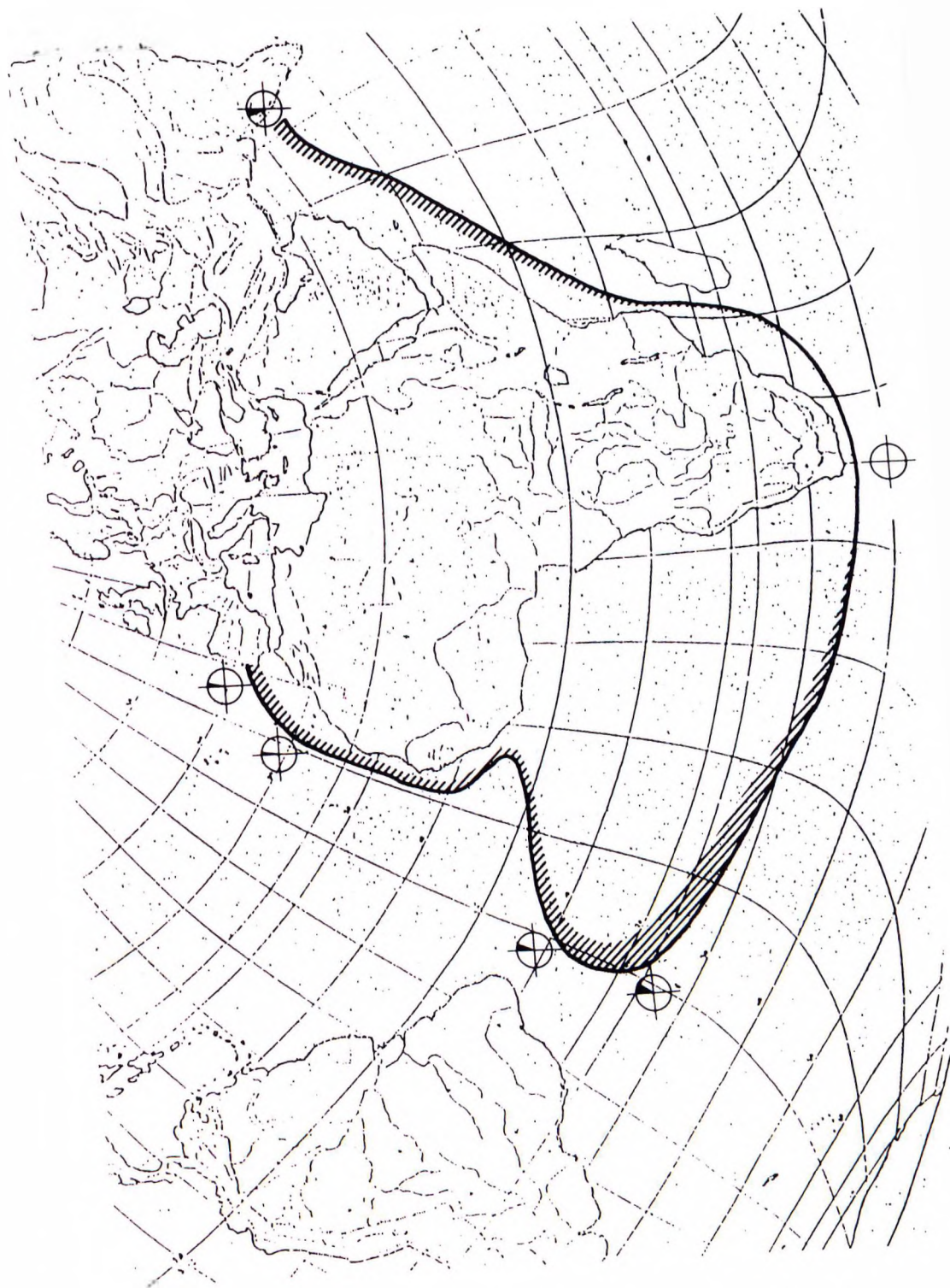
Repensando o Quatrocentismo e o Quinhentismo à luz deste acervo decisivo, e recorrendo ainda às obras de Pedro Nunes, os pensadores portugueses, e não só, apresentam as viagens de exploração como metódicos empreendimentos, tornados possíveis pela aplicação da ciência às artes de navegação. É o caso de Antero, de Oliveira Martins, mais tarde de Sérgio e Jaime Cortesão. Entretanto, a descoberta e revelação do *Esmeraldo* de Duarte Pacheco (1892) e a edição do *Roteiro de Lisboa a Goa* de D. João de Castro (1882), e de outros roteiros, como, já no nosso século, a dos Regimentos de Munich e Évora e o *Livro de Marinharia* de João de Lisboa, reforçaram a feição sistemática e científica dos descobrimentos, que afinal nada de fundamental ficaram a dever à ciência alemã da época. Retomava-se aliás uma concepção que o humanismo formara a meio de Quinhentos. Joaquim de Carvalho teve razão, em 1947, em chamar a atenção para um texto de frei Heitor Pinto (*Imagem da vida Cristã*, 1572):

> «Mas se não fosse a Matemática, disse o matemático, como poderiam eles levar essas leis?... Como se puderam atravessar as duvidosas ondas das imensas águas e fazer-se a estrada real e directíssima por elas sem conhecimento do norte, e das estrelas, e dos círculos celestes? A agulha e carta de marear que cousa é senão mera matemática?
>
> Essas regiões tão separadas e tão estranhas como fôra possível descobrirem-se e conquistarem-se, se os nossos não foram instructos nos conhecimentos dos movimentos dos céus, nos graus da altura, no mapa, no astrolábio, no quadrante, na propriedade e variedade dos ventos, nos eclipses, na arte da navegação, na cosmografia e sítio do mundo, na quantidade da terra, na natureza dos elementos e, finalmente, no conhecimento da esfera, o que tudo consiste na Matemática?»

A dez anos de distância, frei Heitor Pinto parece fazer-se eco do que escrevera Gaspar Barreiros na sua *Chorographia de Badajoz tẽ Milam* (Évora, 1561) — precioso relato da viagem de 1546, em que a erudição clássica se conjuga com a descrição precisa e bem organizada com origem na experiência do viajante. Do mesmo modo sublinha: «para esta comunicaçam [da Europa com a Índia e Arábia] foi necessaria sciencia das mathematicas, para dellas se formar hũa arte practica da navegaçam per meo dos instrumentos da Agulha, Astrolabios, Quadrantes, Relogeos, Cartas e Pomas», assim se descobrindo os «caminhos incognitos aos antigos». E pouco antes Damião de Góis retratara D. Henrique, infante de Portugal, como «matemático célebre, o primeiro que descobriu novas terras com o seu estudo e aplicação» («Descrição da Espanha», 1542). Como em finais de Quatrocentos mossem Jaime Ferrer retratara Colombo. Estes retratos estereotipados de figuras que teriam cultivado a «ciência» surgem pois na época em que se ligam as navegações a uma busca e a uma utensilagem científicas. No entanto, por «ciência» e por «matemática» não se entende então o que entenderão Viète, Galileu, Fermat, Descartes; não se trata necessariamente de um saber quantitativo-relacional (matemático, no sentido seiscentista) e experimental; mas de um saber que, decerto buscando o rigor e a precisão, e procurando a fundamentação racional, pode ser de base livresca ou não alcançar a construção que encadeia as razões matemáticas e da experimentação. Gaspar Barreiros, é certo, fala de «esta scientia da Geographia», mas acrescenta que é muito incerta, trabalhosa em conciliar as diferenças entre os autores, e por isso lhe é difícil ultrapassar as conjecturas e desfazer as falsas informações (ff 17v-18). D. João de Castro avança mais no sentido da modernidade, mas mesmo assim a sua concepção da geografia assenta em boa parte na descrição: «ciência nobre», sem dúvida, «Que cousa a hy mais conforme aos altos entendimentos e condições generosas, e a pensamentos de Reis, que ter o mundo todo diante dos olhos, e entender a repartição das terras, o número das províncias, os mares navegáveis e discubertos, e finalmente ymaginar todas as partes deste globo do mar e da terra, cada hum [em] seu lugar, o qual tudo se sabe pella verdadeira Geographia?». Para D. João de Castro, pois, a geografia ainda fica sobretudo no nível da imaginação, porque serve a política e a prática («ter todo o mundo diante dos olhos», «imaginar todas as partes deste globo»); mas a ciência ultrapassa a imaginação, constroi-a o entendimento, com demonstrações matemáticas e a utilização de instrumentos matemáticos; além da geografia há a cosmografia. Na mesma linha, ou pelo menos com ideias próximas, o seu amigo Pedro Nunes. As relações entre teoria e prática permanecem ambíguas, embora se sinta o esforço para as esclarecer e as colocar sobre novas bases. Aos que derivam a arte de navegar da ciência, poderíamos contrapor a disputa entre Pedro Nunes e os práticos da navegação, relutantes à atitude científica. Mas as objurgatórias daquele cosmógrafo revelam que a ciência teria já conquistado certos meios: ele reivindica precisamente uma busca orientada por esse espírito. Na «Defensam do Tratado da Rumação do Globo para a Arte de Navegar» (inédito cuja edição

devemos a Joaquim de Carvalho), Pedro Nunes vangloriava-se: «eu primeiramente nestas partes tratey a cosmographia per modos scientificos e ingeniosos, onde nam se sabia mais que buscar hum lugar em Ptolomeo e ler por Pomponio Mela. Achei como se tomase a altura do polo a toda a ora do dia e outras cousas proveitosas pera a navegação.» Teríamos deste modo um humanismo científico, com incidências práticas, em contraste e até desacordo com o humanismo erudito, livresco, de mera recuperação das obras greco-latinas.

Com base nos textos de Duarte Pacheco, D. João de Castro, Pedro Nunes e Garcia de Orta, essa ideia de que os descobrimentos e navegações se ligaram a uma atitude científica — metódica e crítica — e contribuiram poderosamente para a génese da ciência moderna foi desenvolvida e sublinhada por António Sérgio. Desse movimento, afinal humanista, teria advindo o moderno espírito europeu, com a supressão do critério da autoridade, o pôr de lado os autores antigos para inquirir as verdades pesquisando no real; a sua meta seriam naturalmente o experimentalismo e o spinozismo; mas em Portugal a Contra-Reforma, com a Inquisição, matou o pensamento crítico, e destruiu os gérmenes do humanismo científico da época dos descobrimentos. Esta outra faceta, do posterior alheamento dos portugueses em relação à creação científica (e também das novas técnicas), já fôra acentuada por Antero em 1871, e Santana Dionísio desenvolveu-a em *A não-cooperação da inteligência ibérica na criação da ciência* (1941). Ter-se-ia dado assim uma interrupção, por causas extrínsecas, no desenvolvimento cultural esperado. Interrupção que é apenas um dos aspectos do percurso mais geral da decadência, que teria atingido todo o corpo nacional.

Desde o século XVI que este problema de fundo era colocado — por exemplo, na *Jornada del-Rei D. Sebastião às partes de África* (entre 1588 e 1595) como nos *Diálogos* de Pedro Mariz (1599) ou na *Crónica de D. João III* (parte I, f. 9), em 1613. Uns datavam a decadência do fim do reinado de D. Manuel, outros do reinado de D. Sebastião; mais tarde Manuel Godinho escolhe a viragem do século — 1600. Se exceptuarmos aqueles que, para legitimar a Restauração, atribuem todos os males ao domínio filipino, tendia-se a situar a mudança em meados de Quinhentos. Francisco de Andrade (que a datava dos anos 520) atribuia-a a três causas: *a*) as delícias e superfluidades, os gastos sem medida; *b*) a expedição de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas com a Espanha; e *c*) a pirataria francesa. Diríamos que o enquadramento do império português na era dos impérios mundiais — o de Carlos Quinto e Felipe II, o otomano, o moghol — e das nações agora poderosas, como a França, não podia deixar de alterar estruturalmente a expansão portuguesa, tanto mais que vão surgir para o final do século potências marítimas como os Jaus, a Holanda e a Inglaterra. Por outro lado, as razões à primeira vista morais traduzem transformações sociais de fundo: o acentuar da dicotomia social e o renovado valor do fundiário e do nobiliárquico desviam os recursos do investimento e hipertrofiam o luxo e a ostentação, os gastos sumptuários a encrispar a sociedade.

5. O desvio da agulha e a rota entre Lisboa e Goa. Segundo as observações de D. João de Castro, registadas na «Notação Famosa», inserida no *Roteiro de Lisboa a Goa*, 1538 (*Obras Completas*, ed. A. Cortesão e L. Albuquerque, t. I, Coimbra, 1968, pp. 198-212). Interpretação do Dr. Manuel Antunes.

Sérgio trouxe a terreiro o entumescimento do poder central (seguindo Herculano) e a não formação, entre nós, de uma nobreza rústica (o que o proliferar dos solares nos séculos XVII e XVIII talvez leve a corrigir); e insistiu muito em que as riquezas vindas de além-mar não se fixavam no território nacional — e também aqui o efeito de maior enriquecimento que tinha, na estrutura desse tempo, o comércio de trânsito também nos levaria a considerar o problema de outro ângulo. Mas Sérgio, retomando Antero e mais atrás Herculano, fazia entrar na explicação da decadência o espírito e a política contra-reformista, opressores da livre creação e da inovação.

Não podemos todavia omitir a acesa polémica que desde Quinhentos, e sobretudo no Seiscentismo, opôs aqueles para quem perdêramos a posição cimeira e empobrecêramos devido às conquistas terem substituido o comércio, e os guerreiros tomado o lugar dos mercadores; e por outro lado aqueles para quem, ao invés, o império ruira porque o que ganháramos como conquistadores valorosos, viemos a perder pela cobiça dos mercadores e dos oficiais da organização do Estado. Numa como noutra interpretação, os descobrimentos e navegações contrapõem-se às conquistas e às guerras. (Veja-se cap. III, §12). O fulcro da questão reside porém em que as divergências de rumos expansionistas estão interligadas num processo global; foram as próprias coacções estruturais e da evolução conjuntural a longo prazo que impuseram caminhos e suscitaram conflitos donde só muito dificilmente os homens de então se poderiam desenvencilhar.

Revestiriam no entanto os descobrimentos, as navegações oceânicas, esse carácter que pretendem atribuir-lhes, de gesta científica? Ou, gerando sem dúvida uma nova maneira de pensar e sentir, como condutas não tradicionais, prepararam sob certos aspectos, que não são os habitualmente postos em relevo, aquilo que só no século XVII veio a ser a Revolução científica, como já Lucien Febvre demonstrou? Afinal, esse movimento quatrocentista e quinhentista ficou num meio termo entre o mito e a utopia, para trás, e a actividade científica e a técnica por esta conduzida, para o futuro: um humanismo prático a partir do olhar do mercador.

Já em 1942 (*A Historiografia Contemporânea*) alertávamos para a inadequação de falar plenamente de ciência em relação a esses séculos: «A inspiração para a inteligência crítica dos problemas veio-nos sobretudo dos descobrimentos, cujo carácter metódico e científico [agora corrigiríamos este qualificativo] é hoje assente em história. No entanto não se tem reparado bem na insuficiência das solicitações de ordem concreta desse movimento para a eclosão de perspectivas teóricas rasgadas. Sem dúvida desfizeram-se lendas, corrigiram-se doutrinas, ampliaram-se os factos; recordemos que as viagens marítimas confirmaram experimentalmente a possibilidade de antípodas, a habitabilidade da zona tórrida, a forma esferoidal da terra, a inexistência de zonas do mar em ebulição, o carácter imaginário dos monstros marinhos e de outros terrores medievais. As próprias condições de observação astronómica se aperfeiçoaram, e passou a conhecer-se melhor a carta do céu.

«Simplesmente, para os usos da navegação bastam as aparências e são supérfluas as realidades. À náutica astronómica interessa a determinação das coordenadas dos astros na esfera celeste, não importam os movimentos reais desses astros, muito menos as suas leis em relação a um sistema de referência outro que não o do observador terrestre. Aos requisitos da prática é indiferente que a Terra e os planetas girem em torno do Sol, ou que o Sol acompanhe os planetas na sua translação circular com centro na Terra. É extraordinariamente significativo que o heliocentrismo de Copérnico não tivesse surgido em Portugal (Luís Albuquerque mostrou que foi conhecido para finais de Quinhentos; mas as suas repercussões foram sem significado), e que a álgebra e a geometria moderna (a analítica) só no século XVIII entre nós encontrassem favor. Também não se tem reparado bastante quanto a inexistência de indústria florescente limitava as sugestões técnicas para a investigação científica, ao invés do que aconteceu nas cidades italianas (por exemplo, em Veneza com o Arsenal, onde Galileu formou algumas das suas ideias).»

Mas muito antes de nós, Pedro de Azevedo se insurgira contra o considerar as navegações quatrocentistas e quinhentistas como obra da ciência ou a causa da formação da ciência moderna. Em 1904 escrevia, a propósito de «As Ilhas Perdidas» (no *Archivo Historico Portuguez*, vol. II, pp. 53-64): «O espírito que presidiu a eles [descobrimentos] não foi o científico, não foi o que impele hoje à exploração das regiões polares, que escassos proveitos materiais, nas actuais condições, poderão trazer; o espírito que presidiu foi militar e económico. Militar, porque se tratava de envolver e aniquilar um inimigo, com o qual não houve o bom senso de pactuar devido à mútua intransigência; e económico, porque se reconheceu que as terras até então desprezadas davam lucros suficientes para cobrir as despesas que se fizessem.»

Não se afigura aceitável transformar os descobrimentos e navegações na revolução científica que consistiu na formação da álgebra e da geometria analítica, na mecânica de Galileu, no sistema do mundo de Copérnico e Kepler, na anatomia de Vesalius e na fisiologia de Servet e Harvey (circulação do sangue), nos logaritmos de Neper, na metodologia cartesiana e galileana. Tal revolução, sobretudo seiscentista (insistamos), representou um corte epistemológico com Aristóteles e Ptolomeu, a quantificação das relações do universo, verificáveis experimentalmente, desantropomorfizando o real; e assim apagando todas as «abusões e fábulas», passando do «à peu près» à precisão.

Mas essa revolução não teria sido possível sem as mudanças de mentalidade e de condutas que forjaram a expansão oceânica e nela se forjaram. As viagens, sobretudo marítimas mas também as terrestres, e as novas relações à escala mundial foram realizadas e tecidas com a ferramenta mental que correlativamente foi sendo fabricada e que a pressão dos problemas a resolver levava a fabricar, embora tanta vez a partir de material antigo, tradicional ou redescoberto (o astrolábio e o quadrante, as tábuas astronómicas, a ideia de coordenadas para a localização, vinda de Marino de Tiro e Ptolomeu, por exemplo). Foi porém incorporando invenções e descober-

tas mais recentes, como a bússola, o portulano, o leme de charneira. Ao que nos parece, os campos fundamentais em que se organizaram as novas maneiras de pensar ligadas aos descobrimentos e navegações, mas também às acções guerreiras e conquistas que lhes estão indissolùvelmente conexas, seguem os seguintes vectores:

a. A construção do espaço de ir e voltar, levando à teia das carreiras regulares (volta da Guiné e Mina em arco pelos Açores, itinerário da serra Leoa aproximando-se da costa brasileira para rumar depois a sudeste-leste a fim de dobrar o cabo de Boa Esperança, por exemplo).

b. A organização das instituições que promovem, orientam e dão forma a todo este movimento: as Vèdorias da Fazenda, a Casa de Ceuta, a Casa da Guiné (e da Mina, depois), a Casa da Índia, a Casa da Moeda, os Armazéns, a Ribeira das Naus, as Feitorias. Cabe-lhes aprestar armadas e preparar as viagens, marcar-lhes os destinos, fornecer os meios da navegação e dos resgates ou de outras missões. Há toda uma distribuição de papéis sociais, muitos creados para desempenhar novas funções, há os regimentos com as regras de funcionamento e definição dos fins.

c. As técnicas de construção naval, incluindo os apetrechos, e as de navegação (a arte de navegar), o cabedal desta prática que se vai conhecendo e formando segundo operatórias que se herdam ou se inventam.

d. A descoberta do outro (como ser humano) e a visão dos outros e as relações com eles.

e. A «construção» dos sítios e das paisagens, a formação da sua percepção e a atribuição dos seus significados, como termos de condutas humanas. Inventam-se (descobrem-se perceptivamente) formas, volumes, côres, localizações, distâncias.

f. A apresentação de grandes totalidades (impérios, reinos, teias de transacções, senhorios dos oceanos,...). Quer pelo contacto das economias-mundo, quer pelos planos de expansão que exigem a concepção estratégica.

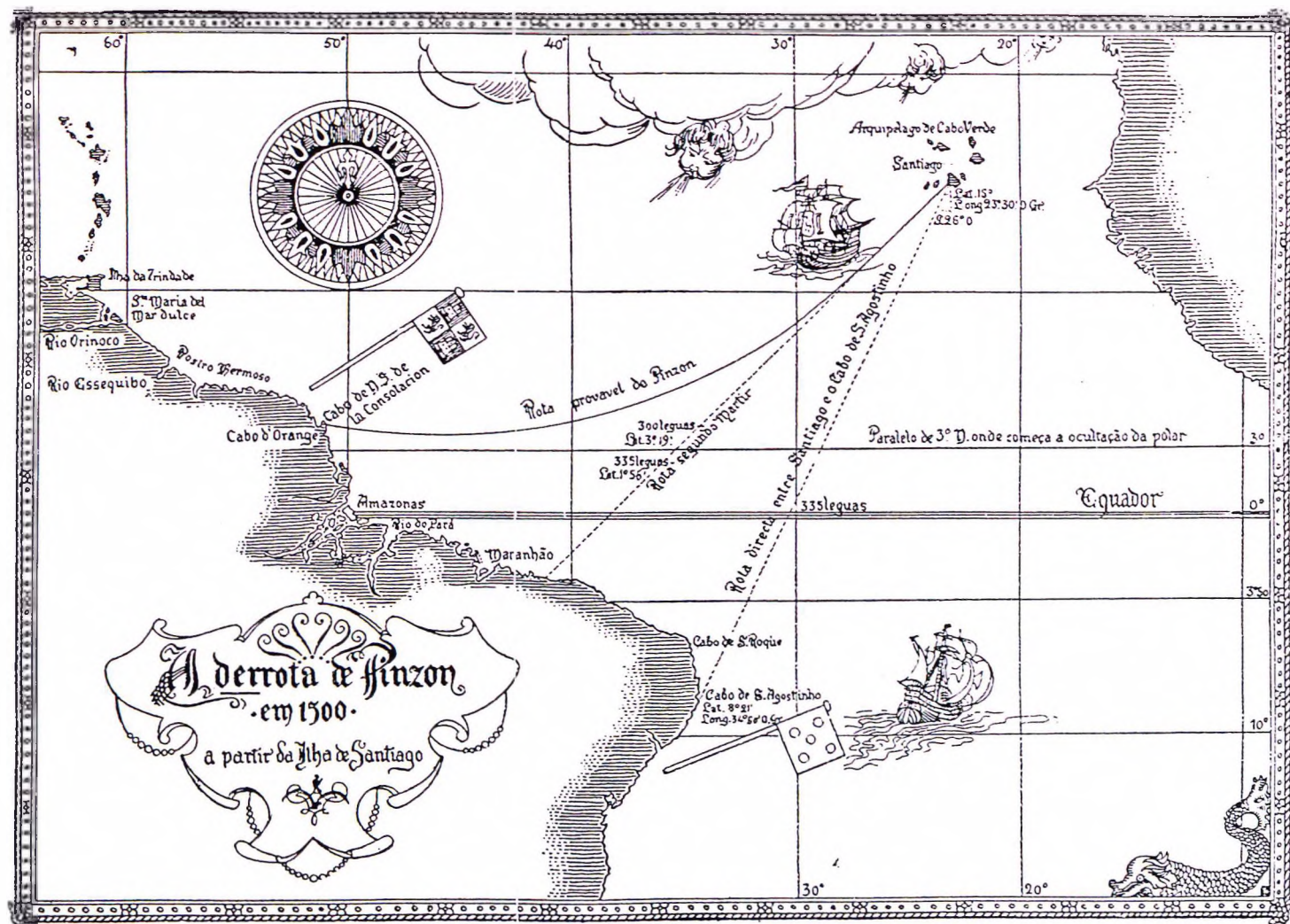
g. A racionalização dos critérios: distinção do fabuloso e mítico do verdadeiro e real verificável, passagem das meras aproximações a medidas cada vez mais precisas e exactas.

Tomemos um exemplo dos primórdios desta tranformação mental. Os capelães Boutier e Le Verrier narraram em crónica — *Le Canarien* — a conquista do arquipélago por Béthencourt e pelos normandos, no primeiro quartel do século XV. Nela insere-se ainda a componente mítica em muito do que à África concerne — os Montes da Lua, o Paraíso Terrestre, o Preste João. Mas todas as ilhas são minuciosamente descritas — terras e guanchos —, e não se encontram inexactidões, muito menos o fantástico. O conquistador sondou e mediu os portos e costas, confrontou-se a experiência com os mapas existentes (introduzindo-se correcções nestes). A descrição responde a um como que inquérito organizado: a largura, comprimento e forma de cada ilha; as distâncias entre elas, e em cada uma, em léguas; os portos e ancoragens; a população, com seus tipos, e as línguas; a orografia e os rios; a vegetação e os animais; as produções; as armas; o vestuário (ou a nudez); a alimenta-

ção. Narram-se com cuidado os contactos entre indígenas e intrusos, mostram-se as atitudes recíprocas e como o processo de contacto altera as condutas (por exemplo, os guanchos de Lançarote que se tornam arqueiros e gente de guerra). Na Europa os Livros de Arautos começam a dar aos outros as realidades nacionais. Aliás, o *Libro del Conoscimiento* trecentista de dois franciscanos peninsulares, eivado de componentes fantásticos, tem todavia algo de Livro de Arautos. E em 1449 é o *Livre de la Description des Pays* de Gilles le Bouvier — a primeira geografia da Europa.

Como dirá Baltazar Gracián, o ver está ligado ao notar, e os conhecimentos que a experiência acumula e o entendimento organiza são organizados por sistemas de notação. Deste modo, crónicas e descrições já bifurcam, confrontam-se com a cartografia que se desenvolve, à qual fornecem dados e a partir da qual por vezes discorrem. Por outro lado, temos as listas — de lugares, de pessoas —, que, sob a forma de rois de portos, contribuiram para levantar as cartas de marear. Desde Trezentos que nas cidades comerciais e industriais se elaboram Artes da Mercadoria, em que a ordenação geográfica é essencial (e as relações entre as diferentes praças). A passagem de meras listas (de despesas e receitas) a formas de contabilidade — das empresas e pública (da coroa) —, ligada à proliferação das artes de aritmética levará, ainda no século XV, a orçamentar o futuro, conquanto cartas de quitação e livros de registo permaneçam confusos, emaranhados (é lenta e restrita a difusão das partidas dobradas).

Espaço e tempo organizam separadamente as notações de observação em resultado das viagens marítimas e terrestres. Assim, o conjunto de três roteiros insertos no *Manuscrito Valentim Fernandes* sob a epígrafe *Este Livro he de Rotear* não indica as jornadas, os tempos gastos em percorrer as distâncias marcadas em léguas, porque se trata de navegações; mas o *Livro dos Arautos* português de 1416 regista as jornadas que medeiam entre as cidades: é o tempo que se antepõe ao espaço. Se desse roteiro datável de entre 1460 e 1492 passarmos ao relato da viagem de D. Francisco de Almeida em 1505, escrito pelo escrivão Hans Mayr, verificamos que não só as distâncias são indicadas em léguas, como também se registam os dias e o tempo gasto em percorrer essas distâncias. Portanto, neste intervalo a notação, de acordo com o progresso da arte de navegar, interconecta os referenciais espácio-temporais.

Os interesses das caravanas e o ponto de vista do caravaneiro (que tem de contar com o tempo para atingir o oásis ou o que levará a gastar a provisão) obrigam a pensar em termos dos dias que o percurso ocupará. No primeiro dos roteiros de *Este Livro he de Rotear* inscrevem-se tão-só a toponímia, os rumos, as distâncias em léguas; nos roteiros de Guiné e da Mina apresentam-se sistemas de conhecenças, esboçam-se descrições; mas continua a omitir-se a referenciação temporal. Saltemos para o relato de Hans Mayr, da viagem à Índia de 1505. A escrita é lançada quase dia a dia, embora não se trate de um diário (ao contrário de Colombo, mas este é genovês com prática comercial); nota-se o dia da semana, o santo do dia, a estação do ano, se é de manhã, de tarde ou à noite, a duração da viagem entre

A derrota de Pinzon
em 1500
a partir da Ilha de Santiago
Arquipelago de Cabo Verde
Santiago
Ilha da Trindade
Rio Orinoco
Rio Essequibo
Rosto Hermoso
Cabo de N. S. de la Consolacion
Cabo d'Orange
Amazonas
Rio do Pará
Maranhão
Cabo de S. Roque
Cabo de S. Agostinho
Rota provavel do Pinzon
Rota segundo Martir
Rota directa entre Santiago e o Cabo de S. Agostinho
Paralelo de 3° N. onde começa a ocultação da polar
Equador

6. A rota de Vicente Eanes Pinzon — A interpretação de Duarte Leite (a correcta, a modificar profundamente as interpretações tradicionais). Da obra *Os Falsos Precursores de Cabral*, Lisboa, 1940.

escalas e a distância. Mas as referenciações temporais, além das já indicadas, incluem as monções, o regimento das horas pela polar, a determinação meridiana da latitude (com o emprego das tábuas, que contêm ordenação temporal), os quartos a bordo, a duração das viagens a fim de calcular os mantimentos e o seu ritmo de consumo. Por outro lado, incluem-se descrições de portos e cidades, como Quíloa, Mombaça, Mogadoxo, Cochim, e, na torna-viagem, a ilha de Ascenção. Concluimos o carácter ainda sincrético de fontes como esta, mas também que a navegação a longas distâncias e por carreiras regulares, introduzindo o futuro nos calculos presentes, e por outras razões, desenvolve a temporalização de concepções e representações.

A ideia de «viagem» contém em si esta organização em sistema conexo das dimensões espácio-temporais. A palavra vem, em última instância, de «via», o caminho que se percorre; mas por intermédio de um derivado, «viaticum», que significa as provisões de caminho, e portanto já conta com a duração. Se do baixo-latim já nos séculos XI-XII dá (por exemplo, na *Chanson de Roland*) «veiage», no entanto em francês só para o ocaso de Trezentos aparece o verbo «voyagier», «voyager», e o «voyageur» é do século XV (Chastellain), e a forma claramente francesa «voyage» surge por volta de 1480. Do francês passará ao inglês, que usava antes «travel» e «traveller», como também «journey». Em português já rastreamos a «viagem» na *Crónica dos Feitos de Guinee*, mas a palavra não parece ter obtido fulgurante êxito. Álvaro Velho escreve sempre «seguimos nosso caminho»; quase meio século depois a *Chorographia* de Badajoz a Milan é «hum caminho que faz Gaspar Barreiros»; e sempre se refere a «este meu caminho», ou nos mostra o «caminhante». Um pouco mais tarde frei Pantaleão de Aveiro, narrando a sua ida à Terra Santa, utiliza «jornada», «itinerário», «peregrinação». Voltemos atrás, a Gil Vicente. No *Auto da Alma* (1518), viagem espiritual, fala-se de «caminhos», «carreira», «jornada», «andar a estrada», para as andanças dos «caminhantes», ou da alma «caminheira». Todavia nos *Autos das Barcas* recorre-se à palavra «viagem», decerto mais rara que as atrás citadas. Vieram da Índia «por terra» — por Ormuz e pelas caravanas levantinas — António Tenreiro em 1525, mestre Afonso em 1565, frei Gaspar de São Bernardino em começos do século XVII: «itinerários» se chamam as suas relações destas viagens; e em 1600, com frei Gaspar, vem Nicolau de Orta Rebelo, que a narra sob o título de «Relação da Jornada», como em 1663 o P.^e^ Manuel Godinho nos dará a «Relação do novo caminho». Mas a designação de «peregrinação» ganha favor a partir da segunda metade de Quinhentos. Na literatura técnica temos os «roteiros da carreira da Índia» de Vicente Rodrigues e Aleixo da Mota, entre outros; mas neles emprega-se correntemente «viagem», que assim se vai afirmando.

Gostaríamos de prender estas transformações de mentalidade às mudanças que se desenrolam nos decénios de 1470 a 1520. A recuperação económica e o crescimento demográfico que volta, a estabilização monetária e os novos processos de mineração e metalurgia, permitindo desenvolver a amoedação, a tipografia, a cons-

trução naval (que a reflorestação igualmente promove), as técnicas mais eficazes de fiação, tecelagem e o melhor acesso às côres de tinturaria, a fundição de artilharia sólida e de maior eficiência e a sua instalação sistemática a bordo (para que D. João II tão decisivamente contribuiu) constituem já por si impressionante feixe de inovações, como classificaria Schumpeter. Mas temos ainda a proliferação das aritméticas, tão importantes para o comércio mundial, e multiplicam-se edições de textos e traduções.

Permanências e mudanças, atitudes tradicionais e inovadoras traduzem-se nos complexos de fontes da época, mas estas não se limitam a registos, são elas próprias ferramentas das maneiras de pensar, de sentir e de operar. Assim como não há «dados» que não sejam sempre elaborações, também as «fontes» só o são (só servem para construir os «dados») na medida em que as elaborarmos como obras culturais das sociedades em estudo. É uma das grandes lições de Lucien Febvre, como de Marc Bloch e depois Braudel, no rasto de Huizinga e outros: a análise e teoria das fontes (que é muito mais do que a antiga crítica histórica) inscrevem-se na própria construção das texturas sociais-culturais — e sublinhemos a traço forte o caminho por onde nos conduz Norbert Elias. Não se trata das tão espalhadas e estafadas «reflexões epistemológicas», que só têm sentido a partir da investigação efectiva e de sólidas construções de ciências humanas, com toda uma operatória rigorosa e fecunda.

Rocha Pinto, que não esquece a sua dívida de formação com Barradas de Carvalho, apreendeu plenamente o sentido da história integrada em, e integrando, todas as ciências humanas, com a maneira de formular os problemas e de os pensar que aqueles incomparáveis mestres modelaram. Entre nós, Duarte Leite é que abrira estas perspectivas, no seu estudo insuperado da *Crónica dos Feitos de Guinee*. Lição que tantos agora olvidam ou preferem escamotear, embora Jaime Cortesão, relativamente à Carta de Pero Vaz de Caminha, também nos desse uma exegese que ainda tem muito de paradigmático. Rocha Pinto vai mais fundo, no desencovar sociológico-cultural. Destaca desde logo que em Portugal não se coligiram colecções de viagens no século XVI — ao contrário da moda lá fora, de Montalboddo a Ramúsio e depois a Hakluyt. Também os diários de bordo são tardios entre nós — devem-se em boa parte a Pero Lopes de Sousa (1532) e a D. João de Castro — a menos de terem ficado manuscritos e terem levado sumiço, o que não é de excluir. Mas recordemos que noutros campos igualmente deixámos para tarde o que pela Europa começava a ser corrente — as partidas dobradas (uma vez mais), a emergência do político como modo próprio de pensar e não do fôro do religioso e ético (as virtudes do príncipe). Como não sairam em português artes da mercadoria, pois infelizmente perdeu-se ou não chegou a ser escrito o tratado que João de Barros tanto queria dar-nos: e ninguém melhor que o feitor da Casa da Índia, para mais de vasta cultura e bem informado, estava colocado para o elaborar. Mas Rocha Pinto perscruta as descrições de paisagens e sítios, e na esteira de Jack Goodie estuda a passagem das listas (como os portulanos) a formas organizadas de apreensão do real.

Alguns embargos se poderiam por vezes levantar a certas interpretações que propõe ou aceita. Será índio o Diabo do quadro *O Inferno* de meados de Quinhentos? Não nos parece. Como a atitude de Gândavo perante o gentio do Brasil (a que só tardiamente os Portugueses chamaram, sem ser de forma esporádica, «índio») não quadra com a atitude dos Portugueses (Gândavo era de origem flamenga), por exemplo o P.<sup>e</sup> Manuel da Nóbrega no seu *Diálogo sobre a Conversão do Gentio* também de meio do século XVI. No exame da «Relação da Viagem de Vasco da Gama» de Álvaro Velho separa a semana de Santa Helena para a comparar com a de Vera Cruz; mas para sabermos qual a atitude perante o índigena aquela tem de prolongar-se com a estadia na Angra de São Braz, onde já vemos os cafres a tanger e a bailar.

Como em Quatrocentos e Quinhentos, temos de crear novas maneiras de pensar e de fazer. A memória na nação, no contexto de um humanismo de âmbito universal, exige o duplo imperativo, aliás conexo, da investigação científica e da creação cultural, por um lado, e de tornarmos esta pátria num vector de civilização da dignidade que anseamos por que seja a do porvir.

O mundo e a época de Colombo
16.2. **O mundo colombiano real (Antilhas, Florida, México, Norte da América meridional até o Amazonas)**
Anónimo (Fernão Vaz Dourado?), Atlas, f. 5

CAPÍTULO XVII

# Fundamentação

# Aprofundamento

# Abertura

## A. Antes de mais, uma maneira de pensar

Construir a Europa, tem sido o fim declarado de nossos esforços, mesmo se nem sempre com plena sinceridade, ousadia e lucidez. Não se trata de meramente reconstuir esse espaço civilizacional que os séculos modelaram numa manta de nações a marcarem os destinos do globo. Agora as grandes potências político-militares e económicas assediam este continente de fóra, penetram-no e impõem-lhe dependências que tanta vez o desfiguram. O Terceiro e o Quarto Mundo, para forjarem a sua identidade e se afirmarem, recusam o legado europeu, pelo menos criticam-no acerbamente. E assim, em si própria e na sua dimensão ecuménica, a Europa não sabe como definir-se nem como traçar o seu espaço de creação e irradiação. Dir-se-ia que se inverteu a situação gerada pelos descobrimentos e expansão ultramarina, quando os Europeus descobriram os outros e o outro, as sociedades e civilizações diferentes, e com elas dialogaram e as marcaram com o seu cunho, envolvendo-as num processo de mudança de imprevisíveis consequências.

Para a nossa definição e configuração espacial, com um papel novo, e inovador, num mundo tão mudado, cumpre-nos recuperar as heranças dos múltiplos passados que na Europa convergiram, mas não de forma estática. As nossas raizes afundam na Hélade apolínea e dionisíaca, que descobriu a alteridade étnica (Hérodoto) e a explicação racional do universo (a matemática) e dos homens (Tucídides, Aristóteles), soube embelezar a vida com a arte, abrir as dimensões do sagrado, assentar na formação do corpo; e acima de tudo, inventar a liberdade no campo social-político (com quantas limitações, embora). Roma trouxe a organização e a dilatação, com um espaço mais vasto e de eixos diferentes. Vieram o império bizantino e o Islame configurar formações económico-civilizacionais que por um lado prolongam e por

outro modificam as anteriores, carreando quer o legado clássico quer as contribuições asiáticas. Neste caldear e nestas sobreposições e intersecções a Europa forma-se desenhando um espaço próprio e integrando, entre as duas traves-mestras do Mediterrâneo e do mar do Norte-Báltico, outras maneiras de ocupar a terra e a aproveitar (lembremos a charrua, a rotação trienal). E não esqueçamos que a religião cristã unifica poderosamente este espaço, mau grado a presença islâmica, enriquecedora com a urbanização, o comércio a distância, o florescimento da ciência de base helénica (e hindu) e das artes, e até os sistemas de rega, bem como formas de organização social.

Mas a gesta das navegações, das conquistas e colonização além-mar não foi menos modeladora da Europa das nações, ao mesmo tempo impulsionadora de tantas transformações nos outros continentes. Hoje essa gesta não basta para fundamentar o que queremos ser, e muito menos a devemos distorcer no sentido de justificar as nossas metas. É pensando-a cientìficamente e integrando-a com espírito crítico na nossa cultura (nas directrizes das nossas condutas) que melhor lhe prestaremos homenagem e que ela melhor nos inspirará. Convém aliás que tenhamos em conta como esse movimento donde saiu a Revolução Industrial e o mundo dos nossos tempos foi sendo visto pelos homens no decurso destes quase seis séculos (para nós, Portugueses).

Já no próprio século XVI, se não mesmo no XV, as viagens marítimas, como as terrestres, os feitos de armas, a missionação, os tratos mercantis foram vistos de modos contrastantes. Por exemplo, Damião de Góis, na sua *Descrição de Espanha* em resposta a Munster (1542) mostra a diversidade de interpretações: «as nações prezam as nossas viagens marítimas mais pelas suas vantagens materiais que pela expansão da nossa fé. Também procuramos — e é lícito confessá-lo — auferir lucros e riquezas sem os quais não se poderiam compensar as despesas; mas não sulcamos os mares só quais mercadores em busca da especiaria (como muitos de Itália, Espanha e França), mas sim com exércitos e armadas bem aparelhados contra o inimigo, não tanto para dilatar o nosso império, como para expansão das nossas crenças.» Por conseguinte, três vectores entrelaçados mas conflituais: a mercadoria, a guerra e a conquista imperial, a dilatação da fé. Conflitos e entrelaçamentos vividos pelos homens desses tempos, como também testemunha Baltazar Castiglione ao acusar os Franceses de considerarem que as letras embaraçam as armas: «en las cosas graves y peligrosas de la guerra la verdadera espuela es la gloria, y quien se mueve por interes de dinero o de otro provecho alguno a pelear, demás que nunca hace cosa buena, no merece ser llamado caballero, sino muy ruin mercader.» (*El Cortesano*, na difundida tradução de Boscán, Liv. I, cap.IX).

Comemorarmos os descobrimentos e a expansão ultramarina sem atendermos à diversidade de movimentos, motivações, atitudes, fins, pulsões das condutas de navegadores, pescadores, comerciantes, guerreiros, religiosos, oficiais (funcionários), destacando desse complexo as linhas do que julgamos, por conveniência conjuntural, a essência e o passo decisivo para a evolução ulterior, é adulterarmos o legado de que justamente podemos orgulharmo-nos, é perdermos a possibilidade de nos

compreendermos no nosso tempo e talvez errar os alvos a atingir. Se tanta vez — a maioria das vezes — os ritos de celebração exprimem antes ansiedades e interesses presentes do que a memória do passado, estamos convictos de que na actualidade só nos importam na medida em que consubstanciam, não crenças, mitos, ideologias, utopias, mas sim as concepções que uma investigação cientìficamente conduzida tornou as mais plausíveis. Não será a verdade a servir melhor as aspirações e a consciência do nosso tempo? Em suma: esta memorização a que visamos supõe, antes de mais, uma maneira de pensar.

Para construir essa maneira de pensar, cabe discriminar os níveis em que as texturas espácio-temporais acolhem e modelam o viver dos homens e os níveis e formas de consciencialização desse entretecer:

a) Primeiro, temos o que aconteceu através dos tempos, o que já não é mas foi: é o dado oculto ou à vista no presente, a marca do decorrido no decurso, explícita ou implícita.

b) Mas em cada momento vive-se, mais apagada ou impressiva, a memória colectiva do que sucedeu ou se supõe ter sucedido — os mitos, as lendas, os contos (orais ou escritos), as narrativas; é a consciência que os povos tomam de si próprios, não só nas primeiras abordagens mas até em sociedades de alta ciência e técnica.

d) Quando a memorização entra na construção pelo pensamento racional, o discurso do que foi e sucedeu e do que é e sucede (acaba o corte entre passado e presente) torna-se *logos* cientìficamente conduzido.

Neste nível, a história é simultânea e interconexamente, dois caminhos:

a) É uma maneira de pensar em todas as ciências humanas, a sua operatória comum com base nas texturas espaços-tempos (a «geometria» multidimensional).

b) É a apreensão globalizante e integradora de todos os problemas e explicações (hipóteses que a verificação não provou serem falsas) do homem e dos homens.

Em que consiste então a maneira de pensar histórica, visto que não lhe cabe um campo específico, como se acreditava (o «passado»)? Fundamentalmente, articulá-la-íamos nos seguintes passos (que não se sucedem, antes se combinam):

1. Os «dados» (os factos) são construídos a partir das fontes, e estas por seu turno elaboram-se quer pela observação racional quer pela inserção na história cultural-social. Nunca há dados como ponto de partida de operações, nunca há fontes que o sejam imediatamente.

2. Desde a partida, e ao longo de toda a elaboração, há que explicitar o que não nos aparece explicitado, dizer o que não foi dito, desocultar o que se esconde sob o silêncio ou sob a distorção (descodificar).

3. Quanto a cada problema, construir a geometria específica dos espaços-tempos. A oposição sincronia-diacronia só adquire significado (e significados diferentes) consoante a duração das viagens ou do envio das mensagens. No mundo humano, a sincronia é sempre uma diacronia em que a distância se vai tornando menor que qualquer número dado.

4. A conexão singular-totalidade pode seguir um, ou mais do que um, dos eixos seguintes: a) singular-singular; b) totalidade-totalidade; c) singulares (pluralidade)-totalidade; d) totalidade-singulares (ou conjunto).

5. A conexão acontecimentos — factos de repetição — feixes de variações, ou seja, irreversível — reversível — retroacção.

6. No amontoado de factos, deslindar os acontecimentos, tecer as totalidades (estruturas), de modo a chegarmos a teias de relações-variáveis.

7. Considerar, e interligar, os factos sociais totais (Mauss) e os factos psíquicos totais (Gurvitch) — na mesma relação de que, por outras palavras, fala Norbert Elias.

8. No problema fazer intervir os diferentes níveis e formas, os diversos factores, sem atender a etiquetas, seleccionando os pertinentes para a solução. Não devem reduzir-se todas as condutas a estratégia (acções conscientes), nem considerar tão-só movimentos colectivos não guiados por decisões conscientes, há que ver quando e em que condições surgem as condutas decisórias de base dita «racional».

9. Há que elaborar modelos específicos articulados à explicação sequencial singularizante.

10. E por outro lado inter-relacionar, integrar em todo globalizante as diferentes instâncias — geográfica, técnica, económica, política,... — e factores; sem privilegiar nenhum, sem hierarquias prévias, sem factores dominantes dados antecipadamente.

Assim, se através do percurso das eras e das diferentes sociedades e civilizações as funções e formas de memorização estão diversificadas, hoje traçam-se basicamente duas directrizes conexas que marcam umas e outras. Na história engloba-se não só o passado, mas também o momento evanescente que vivemos, porque em cada caso fazemos entrar em linha de conta toda a espessura temporal pertinente. Não com o fim de perpetuar esse passado, nem com quaisquer fins apologéticos desta ou daquela tradição. Ao invés, porque todo o combate da história é contra o anacronismo, e porque pretende explicar o presente pelo passado (mesmo o ontem e até o actual) mas por um passado visto à luz do presente, ela liberta-nos, antes, de todo o peso morto das tradições que sobrevivem sem razão ou das recuperações que são fugas perante as dificuldades do futuro. No entanto, do mesmo passo enriquece-nos com toda a riqueza desse passado — dos múltiplos passados —, transmite-nos sob a única forma viva tudo quanto os homens crearam ao longo dos tempos, a multifacetada experiência de todos. A história é, deste modo, e, se quiserem, paradoxalmente, liquidação do passado, alijando do presente tudo quanto se mantém só porque é tradicional, e por outro lado incorporação do passado no presente. Aquele condiciona este, e porque o condiciona e se inscreve no agora é que aplicamos o método regressivo, buscando as raizes sem, todavia, projectarmos o presente no passado, antes, procurando compreendê-los à luz recíproca um do outro, discernimos o que os separa. Mas o passado é a cada momento reconstituído segundo a mentalidade do presente, logo há um vai-e-vem permanente entre ambos, e a história,

se maneira de pensar científica, torna-se, em parte, a auto-determinação do momento de agora por si próprio.

As ciências humanas elaboram-se a partir das fontes, sempre. Mesmo quando o seu caminho é o da observação, implica a presença do observador aqui e agora. É que a experiência e a experimentação mediatizam a conduta perceptiva e só a podem utilizar cientificamente através dessa passagem do imediato ao mediato. O imediato evanesce-se e com o que foi nunca pode haver contacto directo. Por isso todas essas ciências supõem e no seu caminhar vão elaborando e reelaborando uma teoria geral das fontes. Trate-se do protocolo da experimentação de Michelson, do video de um desafio de futebol, dos ficheiros clínicos de um serviço hospitalar, dos processos no arquivo de um tribunal, de uma ermida ou de um tear Jacquard. Que é pois a fonte? É a obra ou complexo cultural que, submetido a uma operatória analítico-sintética, que a data, localiza, estabelece a autoria, lhe detecta a forma de composição e o significado (a relação com as condutas humanas), fornece uma teia de informações sobre as condutas dos homens e as estruturas grupais ou societárias, os feixes de acontecimentos e os processos (o desenrolar no tempo: irreversível — de repetição — reversível), parciais ou globais.

As fontes combinam quase sempre diferentes formas de feitura, suportes de conservação, funções sociais-culturais, modos de expressão. Qualquer tipologia é por isso forçosamente redutora. Tentemos no entanto essa via, como primeira aproximação.

## TIPOLOGIA DAS FONTES

A. Fontes imediatizadoras. Implicam a presença nas situações, se não a participação no jogo das condutas; baseiam-se na percepção ou em complexos perceptivos, que mediatizam mas apontando para esse imediato que se evanescerá. São os testemunhos ou registos de actos; transpõem para o plano verbal (oral ou escrito) ou imagético (pelo desenho e pintura, desde o século XIX sucessivamente pela fotografia, cinema, gravação sonora) essa experiência perceptiva e de acções. Aparecem frequentemente inseridas em fontes mais complexas.

B. Fontes de construção no eixo temporal ou no percurso espacial.
   1. Fontes narrativas — crónicas, relações, histórias, documentários cinematográficos. Com predomínio da expressão escrita, combinam-na muita vez com iluminuras e outras imagens.
   2. Descrições — geografias, corografias, descrições locais, regionais e de vastos espaços.
   3. Narrações-descrições — as viagens mas também obras de segunda mão.
   4. Testemunhos de estrangeiros. Geralmente inscrevem-se em B. 3, mas implicam o ponto de vista do outro. É o caso de frère Claude de Bronseval, em

1532, de Gorani ou do marquês de Bombelles, no final do século XVIII. Mas é também o caso de Duarte Barbosa ou Tomé Pires quanto ao Oriente.

5. Memórias, diários, auto-biografias, biografias-testemunho.

C. Fontes ligadas a normas compulsivas:
   1. Fontes normativas emanadas de poderes institucionais — Legislação (Ordenações, Códigos, leis, alvarás, decretos...), regimentos.
   2. Fontes normativo-factuais: processos judiciais; actos de administração; ordens, assentos; actos notariais; instruções e correspondência oficiais.
   3. Sítios, símbolos e instrumentos de poder e de poderes.

D. Registo de factos (acções e situações): compras-e-vendas (recibos, quitações, livros), reportagens, conhecimentos de carga, pagamentos e recebimentos de salários, vencimentos, pensões, tenças, rendas, livros de caixa e de razão, registos de entradas e saídas de navios...

E. Correspondência privada.

F. Obras de cultura letrada e creação cultural:
   1. Obras doutrinárias: Pensamento filosófico, político, económico, social, jurídico, ético.
   2. Fontes religiosas (fé e crenças, ritos e práticas, organização e instituições, poderes, sítios sacralizados, símbolos,...). Desde os livros santos, os sermões, manuais de confissão, obras teológicas, descrições de ceremónias, às catedrais e capelas, cruzeiros, paramentos, etc.
   3. Obras científicas e técnicas (incluindo laboratórios, observatórios, aparelhos e instrumentos — astrolábio, relógio... —, alfaias, ferramentas, etc.).
   4. Obras de instrução — aritméticas, gramáticas, arte de mercadoria, regimentos (não no sentido jurídico, mas sim regras operatórias para conseguir determinados fins — como calcular a latitude, determinar o horário das marés).

G. Obras com predomínio do valor estético (deleite-lúdico):
   1. Obras de ficção (literárias);
   2. Artes visuais;
   3. Música e artes de interpretação (teatro, cinema).

H. Fontes gráficas e pictóricas:
   1. Iconografia (iluminura, gravura em livros, postais ilustrados, albuns fotográficos,...).
   2. Cartografia.

I. Obras e complexos culturais com base em feitura ou construção material:
   1. Obras culturais simbólicas (padrões, estátuas, monumentos, pelourinhos).
   2. Obras culturais de uso (alfaias, armas, utensílios, máquinas, castelos — fortificações —, solar, casas de habitação, estrebarias, currais, eiras, fontes, estradas, pontes,...).

J. Corpus documentais:
   1. Por fundos institucionais (Casa da Rainha; Casa da Índia; Vereações da Câmara; Registos paroquiais; Misericórdias;...).
   2. Por áreas geográficas (Marrocos; Açores; Ceilão;...).
   3. Por campos temáticos (Finanças Públicas; Moedas e trocas; Preços; Instituições judiciais; Feiras e mercados;...).

K. 1. Sítios, complexos espácio-culturais: Sortelha; Monsaraz; Santo Antão do Tojal; *campus* universitário;...
   2. Áreas geográfico-culturais e político-administrativas ou económicas.

É claro que os corpus documentais podem ser reconstituidos ou até formados a partir de fundos e fontes de natureza heterogénea, mas cuja colecção obedece a um critério. A desinserção de fontes das instituições ou sítios em que se encontram e a sua reunião em função de certos critérios leva precisamente à formação de colecções com os seus inventários e catálogos (por exemplo, moedas de ouro venezianas de Quatrocentos e Quinhentos; quadros de pintura impressionista; testamentos de vários fundos notariais, etc.). Mas a construção da fonte implica uma reinserção (embora não materialmente) na instituição ou sítio a que pertencia. Coleccionar é um feixe de operações sociais-culturais com objectivos e metodologias diversos; como tal, além de fontes, transformam-se as colecções em problemas de mentalidade e de funções sociais — visando o deleite artístico, ou o entesouramento para fins económicos futuros, o prestígio, o suporte de estudos que a curiosidade suscita. Nas ciências humanas a formação de colecções é uma das modalidades de construção das fontes com vista à elaboração que responde a certos problemas postos; por isso essa formação tem de obedecer a critérios específicos. Como vemos, a fonte é ponto de partida e ponto de chegada (ela própria problema a resolver).

A fonte insere-se numa tessitura espaço-tempo e é ela própria internamente uma tessitura de espaço-tempo. Estas geometrias variam com a natureza das obras ou complexos culturais e com a ferramenta mental ao dispor dos que as forjam ou lhe apõem o significado. Nas viagens e descrições terrestres as distâncias são dadas em jornadas, ao passo que nas navegações se propende a exprimi-las em léguas ou milhas; mas os comprimentos e circuitos são sempre indicados em milhas ou palmos ou braças — ou alcance de tiro de bèsta ou outro. A evolução tende a combinar as duas notações. Na relação do Oriente de Nicolò di Conti, da 1.ª metade de Quatrocentos, não aparecem datas, enquanto no Itinerário, também oriental, de Ludovico di Varthema, meio século posterior, as encontramos por várias vezes, e se precisa se foi no dia anterior ou no próprio dia, e qual o dia da semana e a hora. No primeiro roteiro português conhecido. «Este Livro he de rotear», de 1470--1493, primeiro há só a toponímia, os rumos, as léguas; depois surgem as conhecenças, e evoluem para indicações paisagísticas; mas não há nunca referências temporais. Ao contrário do que nos dará o *Esmeraldo*, uma duas décadas depois. E pela mesma altura da obra de Duarte Pacheco, a relação da viagem de D. Francisco de

Almeida, devida ao alemão Hans Mayr, relata-a quase dia a dia, anota o dia e santo, a data, regista a duração e distância entre escalas (havia que calcular antecipadamente as reservas de mantimentos), precisa se é de manhã, de tarde ou de noite, conta a duração da estadia nos portos, refere os quartos a bordo, a determinação da latitude ao meio dia, o regimento das horas pela polar.

A traça com o eixo temporal liga-se sobretudo à viagem e à cronística. Uma, porque se constrói com o registo de observações precisamente na sucessão; a outra, porque, forma de memorização, constrói essa memória como sucessão. As descrições, as obras doutrinárias reportam-se em geral a uma conjuntura, a uma época definida, buscam reunir informações sobre uma situação com componentes em simultaneidade. E todavia não é tantas vezes assim. Parte-se do princípio que a permanência assegura a possibilidade de utilizar como simultâneas informações provenientes de datas distantes — e isto até muito tarde. O ministro Azevedo Gomes em 1918 serviu-se, para a sua política, de estimativa de gados de 1906, a qual por seu turno se baseava num recenseamento de 1870 embora depois corrigido. Em 1835 Pascual Madoz utiliza dados do Cadastro de Enseñada, de meio do século XVII, para calcular o produto líquido de Espanha. Duarte Ribeiro de Macedo, em 1675, recorre a informações de Sancho de Moncada, meio século anterior, e de Botero, este de final do século XVI. Se examinarmos, de António de Sousa Macedo, as *Flores de España, Excelencias de Portugal*, de 1628, concluimos que a sua descrição assenta em obras tão distantes como Maríneo Sículo (fim do século XV e 1532) e Faria e Sousa, Barros e Severim de Faria, Gaspar Estaço e Nicolau de Oliveira, Botero, Duarte Nunes de Leão, Pedro Mariz, frei Bernardo de Brito. Em 1641 publicou-se em Leiden, anónimo, um *Portugallia sive de Regis Portugalliae Regnis et Opibus Commentarius*. Pois a um século de distância vai beber abundantemente às *Antiquitatibus Lusitanicis* de André de Rèsende, e mais atrás a Maríneo Sículo (mas como outras obras de épocas diversas, como Góis, não voltará a sair na *Hispania Ilustrata* de 1603?), apoia-se na latina História de Thuanus, também quinhentista, transcreve Duarte Nunes de Leão, Pedro Mariz, Botero, Nicolau de Oliveira (portanto, com data de 1619, as receitas públicas — decorreram vinte anos), João Caramuel, Damião de Góis, Conestaggio, Van Linschotten (e também para elementos numéricos de data precisa a meio século de distância), o teólogo jesuita P.e António Vasconcelos, João Vase, Maffei, etc. Quer traçar-nos o quadro da nobreza portuguesa? Transcreve sucessivamente as listas de famílias arroladas por Pedro Mariz, Maríneo (donde tira as rendas episcopais), Góis, Conestaggio, Nicolau de Oliveira, Vasconcelos (1621). Quer dizer que a estes homens não repugna alinharem como informações sincrónicas as que provêm de datas por vezes até bem afastadas. Aliás, não é necessariamente a observação directa a que prevalece sobre a autoridade dos bons autores (por isso Mandeville fingiu que foi a Roma buscar a confirmação papal para a sua Relação, a qual se teria baseado no confronto com os livros autorizados). A demonstração pela autoridade continua a contrapor-se à experiência a que conduz, como dizia

Varthema, «a novidade das cousas» que «costuma deleitar os espíritos generosos e incitar às grandes empresas»; por isso ele escrevia a fim de «satisfazer os muitos que são sequiosos de ouvir cousas novas». É a luta entre a inovação e a tradição que o Quinhentismo, se não abriu, pelo menos tornou consciente e aguda.

B. **Orientação de estudo**

0. Guias de Fontes e de Bibliografia

GODINHO (Vitorino Magalhães), *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*. 2.ª ed., Lisboa, Ed. Presença, vol. IV, 1983, pp. 227-308.

Centrado embora nos aspectos económicos e na acção portuguesa, é o rol mais completo tanto de fontes como de estudos, ordenado sistemàticamente. Reimpressão 1990.

CHAUNU (Pierre) *L'Espansion européenne du XIII^e au XV^e siècle*. Paris, 1969; *Conquête et Exploitation des Nouveaux Mondes (XVI^e siècle)*. Paris, 1969; MAURO (Frédéric), *L' Expansion européenne 1600-1870*. Paris, 1964. São os n.º 26, 26 bis e 27 da colecção «Nouvelle Clio». Reedições actualizadas. Excelentes orientações bibliográficas e de estudo. A melhor visão de conjunto.

O recurso a estes dois guias dispensa-nos de apresentar uma lista de fontes e bibliografia completas, conquanto selectas (porque arrolar exaustivamente gera um amontoado cheio de inutilidades, difícil de manejar). E este é um dos campos em que o aventureirismo, a divulgação sem seriedade e solidez mais têm proliferado.

1. Síntese de base

BRAUDEL (Fernand), *Civilisation matérielle, Économie et Capitalisme, XV^e-XVII^e siècles*. Paris, Armand Colin, 1979 (t. I- Les structures du quotidien; t. II-Les jeux de l'échange; t. III-Le temps du monde). Trad. portuguesa do t. I (primeira versão) e do t. II, Lisboa, Edições Cosmos, 1970 e 1985. Continua a ser o alicerce da compreensão destes séculos, porque nasceu de uma extraordinária intimidade com um leque vastíssimo de fontes primárias decisivas para a construção, feita com prodigiosa erudição e fina inteligência das estruturas, conjunturas e acontecimentos, além de ser literàriamente uma obra de topo.

WALLERSTEIN (Immanuel), *The Modern World System*. New York, London, Toronto, ed. Academic Press, 2 vols., 1974 e 1980, (do século XIV a 1750). Não assenta, como Braudel, nas fontes primárias, nem alcança a sua segurança e penetração, mas é uma visão mundial sugestiva e inovadora.

Se bem que aparentemente de âmbito mais restrito do que *Civilisation Matérielle, Économie et Capitalisme*, a grande tese de Braudel, sobretudo na edição refundida e ampliada, é ainda a trave-mestras da orientação para o estudo da expansão europeia e dos espaços marítimos:

BRAUDEL (Fernand), *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*. 4.ª ed., Paris, Armand Colin, 2 vols. (1966) 1979.

A compreensão do processo geral de civilização tem de basear-se hoje numa obra cujo conhecimento a Guerra atrasou:

ELIAS (Nobert), I-*La Civilisation des Moeurs*; II-*La Dynamique de l'Occident* (1939). Paris, ed. Calmann-Lévy, 1973-1975; *La Société de Cour* (1939). Paris, ed. Flammarion, 1985, com prefácio de Roger Chartier. Entre parênteses, as datas dos originais alemães (*Uber den Prozess der Zivilization*, reed. 1969).

2. Directrizes para o estudo das fontes

ANDRADE (António A. Banha de), *Mundos Novos do Mundo — Panorama da difusão pela Europa, de notícias dos Descobrimentos Geográficos Portugueses*. Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 2 vols., 1972. Trata das fontes escritas e cartográficas de 1425 a 1521. Copiosas informações, indispensável.

Mas para modelo de exame crítico de fontes há que seguir sobretudo:

LEITE (Duarte), *Acerca da «Cronica dos Feitos de Guinee»*. Lisboa, ed. Bertrand, 1941. De um ano anterior ao paradigma Lucien Febvre, dir-se-ia que o prepara e anuncia, e pela sua metodologia revolucionou não só a visão do período henriquino como toda a abordagem das navegações. Deveria ter sido, mas infelizmente não foi, largamente seguido. Mostra como é indispensável tratar as fontes.

CORTESÃO (Jaime), *A Carta de Pero Vaz de Caminha*. Rio de Janeiro, Livros de Portugal, 1943 (reed. nas «Obras Completas»). Modelo de edição e estudo.

MATOS (Luís de), *L'Expansion Portugaise dans la Littérature Latine de la Renaissance*. Thèse Sorbonne, Paris, 1958. Infelizmente inédita, é uma das contribuições mais importantes para o estudo dos Descobrimentos e movimentos além-mar. Não ultrapassada, é urgente a sua publicação, e inexplicável o atraso.

Não esquecer os estudos de J. Barradas de CARVALHO sobre o *Esmeraldo* e, mais recentemente, os J. Rocha PINTO em torno de «memória e espaço».

BOXER (Ch, R.), *João de Barros, Portuguese Humanist and Historian of Ásia. New Delhi, [1981]*. E os estudos de A. José Saraiva.

3. O mundo antes da expansão portuguesa e castelhana

Para uma ideia da concepção de conjunto do globo terrestre, com base na geografia do ocaso da Antiguidade e nos mitos que a Idade Média veiculou:

*Semeiança del Mundo*, de cerca de 1223. Ed. por William E. Bull e Harry F. Williams, Berkeley, University of California Press, 1959.

A confrontar com os mapas-do-mundo até o século XIV, que podem ver-se e estudar-se no Atlas do Visconde de Santarém (1842-1853) ou em:

*Monumenta Cartographica Vetustioris Aevi*, I — 1299-1500, ed. Marcel Destombes, Amsterdam, 1964.

HARLEY (J. B.) e WOODWARD (David), *History of Cartography*, University of Chicago Press, 1985.

Mas há um relato de um viajante trecentista — muçulmano — que nos dá um panorama preciso desde o Atlântico à China (mesmo se aqui não chegou a estar):

IBNE BATUTAH, *Voyages d'Ibn Batoutah*. Texte árabe, accompagné d'une traduction. Por C. Defrémery e Dr. B. R. Sanguinetti. Paris, Société Asiatique, 4 vols., 1922 (viagens 1340-1354).

E a nova concepção com o eixo de conhecimento real do Mediterrâneo e das pistas euro-asiáticas das caravanas figura no Atlas Catalão, cerca de 1375-1381, feito no meio maiorquino judaico. Reprodução fac-similada, Ebrisa, Barcelona.

Com a relação de Ibne Batutah deve confrontar-se, mais recente:

NICOLÒ DI CONTI,*Viaggi in Persia, India e Giava*, no t. I de Ramúsio. Ed. Mario Longhena, Milano, 1928. Trad. portuguesa na ed. por Valentim Fernandes de «Ho Livro de Nicolao Veneto», com o Marco Paulo, Lisboa, 1502.

Boa iniciação à Europa da primeira metade Quatrocentos, e ao Levante, em duas descrições da época:

De Ministerio Armorum, 1416. Ed. por Aires A. Nascimento, *Livro de Arautos*, Lisboa, 1977. Da autoria de um português de Lamego, abrange a Península Ibérica, a Itália, a Alemanha e Polónia, a Sabóia e Hungria, Chipre e as ilhas gregas.

LE BOUVIER (Gilles), *Livre de la Description des Pays* [1447-1451], Paris, ed. por Dr. E. T. Hamy, 1908.

Mais particularmente em relação ao Levante, recomendamos as viagens de Lionardo di Nicolò FRESCOBALDI, em 1385 (Roma, 1918) e Bertrandon de LA BROQUÈRE, no tempo de Filipe o Bom de Borgonha (*Le Voyage d'Outremer*, ed. Ch. Scheffer, Paris, 1892).

Como história geral das viagens e geografia medievais, além do não substituido Beazley, vale sempre a colectânea dirigida por NEWTON (A. P.), *Travel and Travellers of the Middle Ages*, London, 1930.

4. História geral dos Descobrimentos e Expansão europeia

Estão desactualizadas e ultrapassadas, mas não substituidas, todas as histórias dos Descobrimentos e expansão ultramarina, como da geografia. Não é possível porém dispensar o recurso a essas obras clássicas. Aqui apontemos apenas duas ou três contribuições, parcelares embora, que ajudam a renovar as perspectivas globais:

MOLLAT (Michel), *Les Explorateurs du XIIIe au XVIe siècle — Premiers regards sur des mondes nouveaux*. Paris, Ed. Lattès, 1984. Apesar de pequenos deslises.

CEARD (Jean) e MARGOLIN (Jean-Claude) (direcção de), *Voyager à la Renaissance*. Colóquios Tours 1983. Paris, Maisonneuve et Larose, 1987.

BETHEL (Leslie) (Direcção de), *The Cambridge History of Latin America*. Cambridge University Press, 6 vols, 1982 ss.

*Horizons marins, Itinéraires spirituels*. Mélanges en l'honneur de Michel Mollat. Vol. II — Marins, Navires et Affaires. Sorbonne, 1985.

Mas a inspiração para uma síntese actualizada e inovadora, à escala mundial, deve ainda ir haurir-se ao «Mediterrâneo» de Braudel.

5. Espanha e sua Expansão

TUÑÓN DE LARA, *Historia de España*, vols. V — La frustración de un imperio 1476-1714 (Le Flem, J. Pérez, Pelorson, López Piñero, Alcalá-Zamora); VI — América hispánica 1492-1898 (Céspedes del Castillo), 1982.

ARTOLA (Miguel) (Direcção de), *Historia de España*. Madrid, Alianza Editorial, vol. 2 (La época medieval — J. A. Garcia de Cortázar), vol. 3 (El Antiguo Régimen — A. Domínguez Ortiz). Nova ed. 1988.

KAMEN (Henry), *Una sociedad conflictiva: España 1469-1714*. Madrid, Alianza Editorial, 1984. A desenvolver, para o período indicado, graças a: *Spain in the Later Seventeenth Century 1655-1700*. London, ed. Longman, 1983.

BENNASSAR (Bartolomé), *Un Siècle d'Or espagnol 1521-1648*. Paris, Laffont, 1982.

Quanto à expansão propriamente dita:

PARRY (J. H.), *The Spanish Seaborne Empire*. London, Hutchinson, 1966.

PADRÓN (Francisco Morales), *Historia del Descubrimiento y Conquista de América*. Madrid, Editorial Nacional, 4.ª ed. 1981.

Não esquecer as obras de Embid, Konetzeke, Rumeu de Armas, Sílvio Zavala, etc.

6. Descobrimentos e expansão portugueses

Obras que, conjugadas, dão a melhor visão de conjunto:

CORTESÃO (Jaime), *Os Descobrimentos Portugueses*. Lisboa, Editora Arcádia, 2 vols, 1958-1962. E nas «Obras Completas».

LEITE (Duarte), *História dos Descobrimentos*. Lisboa, Ed. Cosmos, 2 vols, 1959--1962. Necessitaria de nova edição, reforçada e com substituição de capítulos baseada no estudo da Crónica da Guiné e no dos falsos precursores de Cabral, cujo conhecimento se torna premente.

PERES (Damião), *História dos Descobrimentos Portugueses*. Porto, 1946. Reed. (3.ª) s/d e s/l. Restringida embora ao «événementiel», a sua utilidade impõe uma nova edição actualizada e completada.

BOXER (Ch. R.), *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*. New York, Alfred Knopf, 1969. Reed. em livro de bolso.

GODINHO (V. Magalhães), *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*. Lisboa Ed. Presença, 4 vols, 1983-1985.

Para a história dos sucessivos impérios, ainda nada substituiu os capítulos da História de Portugal dirigida por Damião Peres, a completar pela *História da Expansão*

*Portuguesa* (tão desigual). Mas para o Atlântico seiscentista dispomos hoje do excelente estudo:

MAURO (Frédéric), *Le Portugal, le Brésil et l'Atlantique au XVII^e siècle 1570-1670*. Paris, Gulbenkian, 1983. A completar, alargando a temática e o período abrangido, por *Études Économiques sur l'Expansion Portugaise 1500-1900*. Paris, Gulbenkian, 1970.

7. A emergência do económico

MISKIMIN (Harry A.), *The Economy of Early Renaissance Europe 1300-1460* New Jersy, 1969; reimpressão: Cambridge University, 1975 (Há trad. castelhana, Madrid, Cátedra, 1980). *The Economy of Late Renaissance Europe 1460-1600*. Cambridge University Press, 1977 (há trad. castelhana, idem, 1981). Talvez a melhor visão destes séculos de recessão e explosão.

WOLFF (Philippe), *Automne du Moyen Âge ou printemps des temps nouveaux? L' économie européenne aux XIV^e et XV^e siècles*. Paris, 1986.

FOSSIER (R.) (Direcção de), *Le Moyen Âge. T. 3 — Le temps des crises*. Paris, A. Colin, 1983.

LÉON (Pierre) (Direcção de), *Histoire économique et sociale du monde*. T. 1 Le monde en expansion XVe-XVIe siècles; T. 2 — Les hésitations de la croissance 1580-1740. Paris, A. Colin, 1977-1978. Há trad. portuguesa, Lisboa, Sá da Costa.

FISCHER (W.), MCINNIS (R. M.) e SCHNEIDER (J.), *The Emergence of a World Economy*. Wiesbaden, 1986.

É claro que a base permanece o monumento braudeliano (completado pela síntese wallersteiniana). Quanto à consciência que da «autonomia» do económico e das relações fundamentais em que os factos económicos se explicam por factos económicos (por exemplo, que a má moeda expulsa a boa moeda da circulação, ou que os preços são função da oferta e da procura), é necessário ir rastrear a sua formação através dos actos económicos destes séculos e das discussões de uns quantos relatórios e pareceres (assim sobre a amoedação); particularmente ricos em informação os processos de contratos de estanco. A reflexão teórica e doutrinária abre com Gresham e a Escola de Salamanca, para atingir o seu primeiro ponto alto com *La Response de Jean Bodin à M. de Malestroit* em 1568 (ed. por H. Hauser, Paris, Armand Colin, 1932). Pode dizer-se todavia que é por alturas de 1615 que no pensamento europeu a teoria económica (muito ligada embora à doutrina) se afirma por todo o lado, com o *Breve Trattato delle cause che possono far abbondare li Regni d'oro e argento*, de António Serra, 1613; o *Traicté de l'Oeconomie Politique*, de Antoyne de Montchrétien, em 1615, e pouco depois *A Discourse of Trade* (1621) e *England's Treasure by Foreign Trade* (1629) de Thomas Mun; em Portugal, os prolixos *Discursos* (1622) e *Alegación* (1628) de Duarte Gomes Solis.

8. Cultura e mentalidade

SARAIVA (António José), *História da Cultura em Portugal*. Lisboa, Jornal do Foro, 3 vols, 1950-1961. Das origens a finais de Quinhentos. A nova versão, em curso, desilude irremediàvelmente. A completar com os estudos *Para a História da Cultura em Portugal*. Lisboa, 2 vols, 1961.

DIAS (J. S. da Silva), *Os Descobrimentos e a Problemática Cultural do século XVI*. Coimbra, Universidade, 1973.

MARTINS (José V. de Pina), *Humanisme et Renaissance de l'Italie au Portugal — Les deux regards de Janus*. Lisboa — Paris, Gulbenkian, 2 vols, 1989. Vasta erudição, mas incompreensão do que é a ciência moderna.

CORTESÃO (Jaime), *O Humanismo Universalista dos Portugueses*. Lisboa, Portugália, 1965. Como sempre, um mundo de sugestões, mesmo quando discutível.

CARVALHO (Joaquim de ), *Estudos sobre a Cultura Portuguesa dos Séculos XV e XVI*. Coimbra, Universidade, 2 vols, 1947-1949.

CARVALHO (Joaquim Barradas de), *À la Recherche de la Spécificité de la Renaissance Portugaise*. Paris, Gulbenkian, 2 vols, 1983 (póstumo). Sobretudo em volta do *Esmeraldo*. Inovador.

Mas a obra que mais renovou a maneira de encarar a cultura e a mentalidade portuguesas na época da expansão, a que infelizmente se não tem prestado toda a atenção que deveria prestar-se, é:

CHAVES (Maria Adelaide), *Formas de Pensamento em Portugal no século XV*. Lisboa, Livros Horizonte, 1969.

E a partir da iconografia os estudo de Sylvie Deswaerts (ver adiante). Não esquecer toda a contribuição de Rodrigues Lapa. Quanto à hagiografia, os trabalhos de Clara Lucas.

*Les mentalités dans la Péninsule Ibérique et en Amérique Latine au XV^e^ et XVII^e^ siècle*. Tours, 1978.

9. Tradição livresca e geografia mítica

9.1. De conjunto

DENIS (Ferdinand), *Le monde enchanté. Cosmographie et histoire fantastique du Moyen Âge*. Paris, A. Fournier, 1843.

NEWTON (A. P.), «Traveller's Tales of Wonder and Imagination», em *Travel an Travellers of de Middle Ages*. London, 1930.

LANGLOIS (Ch. Victor), *La Vie en France au Moyen Âge, fin XII^e^ — milieu XIV^e^ siècle*. Paris, Hachette, vol. III — *La connaissance de la nature et du monde*. 1927.

SCARIN (E.), *Viaggi, esplorazioni e paesi immaginari*. Génova, ed. Bozi, 1963.

VIGNERAS (L. A.), *La búsqueda del Paraiso y las legendarias islas del Atlántico*. Valladolid, 1976.

HOLANDA (Sérgio Buarque de), *Visão do Paraíso: os motivos edénicos no descobrimento e colonização do Brasil*. São Paulo, 3.ª ed. 1977.

O cap. VII da *Historia del Descubrimiento y Conquista de América* de Morales Padrón.

9.2. O Preste João

MARTINS (J. P. Oliveira), «A lenda do Preste João nas chronicas portuguezas». Em *Portugal nos Mares*, t. II, cap. I, Apêndice B.

CONDE DE FICALHO, *Viagens de Pero da Covilham*. Lisboa, 1898, pp 1-33.

MARINESCU (C.), «Le prêtre Jean, son pays, origine de son nom». Em *Bulletin de la Section Historique de l'Académie Roumaine*. Bucareste, t. X, 1923.

ROSS (Denison), «Prester John and the Empire of Ethiopia», em *Travel and Travellers of the Middle Ages*, cap. IX. London, 1930.

LA RONCIÈRE (Charles de), *La découverte de l'Afrique au Moyen âge*. Cairo, 3 vols, 1924-1927.

LEITE (Duarte), «O Preste João das Índias» (1941). Em *História dos Descobrimentos*. vol. I, Lisboa, 1959.

SLESSAREV (Vsevolod), *Prester John — The letter and the legend*. Minneapolis, University of Minnesota Press, 1959.

MAURÍCIO (Domingos), «A Carta do Preste João das Índias e o seu reflexo nos descobrimentos do infante D. Henrique». Na *Brotéria*, 1960, pp. 218-244 e separata . E: «Ainda a Carta do Preste João das Índias», *Brotéria*, 1961, e separata (publica o texto latino e a tradução).

9.3. Algumas fontes da geografia mítica

A maioria destas relações de viagens fantásticas insere elementos e percursos reais. Assim, o Libro del Conoscimiento revela-se exacto quanto às Canárias (como mostrou Bonnet Reverón), e as Viagens de Mandeville são na sua 1.ª parte um relato com base real da peregrinação à Terra Santa.

*Les Voyages merveilleux de saint Brendan à la recherche du Paradis terrestre, légendes en vers du XIIe siècle*. Ed. por Francisque Michel, 1878.

*Libro del Conoscimiento de todos los reynos y tierras y señorios que son por el mundo*. Escrito por un franciscano español a mediados del siglo XIV. Ed. por Jiménez de la Espada, Madrid, 1877. Reed. Barcelona, 1980. De certo modo, contém um Livro de Arautos. Na sua crónica da conquista das Canárias pelos Normandos, Pierre Boutier e Jean Le Verrier (*Le Canarien*, cerca 1425, caps LIV — LVII) transcrevem e resumem uma parte do livro do mendicante.

MANDEVILLE. Hesita-se entre a nacionalidade francesa-borgonhesa (Jean d'Outremeuse ou de Bourgogne) e inglesa do autor. Esteve para escrever em latim, mas preferiu o francês por mais acessível aos leitores, e traduziu-se logo para inglês. Excluido o itinerário da Terra Santa, real, trata-se de um livro mítico e utópico, com todas as «abusões e fábulas». Mas subjacente está a crítica social e religiosa (os muçulmanos e seguidores de outras crenças chegam a ser apresentados como modelos) e inclui-se a utopia das ilhas onde tudo é comum. Foi uma das obras mais traduzidas e editadas no ocaso de Quatrocentos e no século XVI. Assim, trad. castelhana

em Valencia 1533 (*Libro de las maravillas del mundo*, por Juan de MANDAVILLA; reed. crítica por Pilar Liria Montanés, Zaragoza, 1979) e italiana (Veneza, 1534). Trad. latina, Anvers 1485. Até 1500 há 25 edições, de 1500 a 1700 >50. Uma das primeiras obras a influenciar Colombo.

Neste tipo de literatura deve inscrever-se o Auto do infante D. Pedro de Portugal, o qual andou as sete partidas do mundo, também traduzido e muito reeditado. Inclui a apócrifa carta do Preste João.

9.4. Suma dos conhecimentos e mitos

Uma obra que dá bem a suma dos conhecimentos livrescos, míticos e reais, nos alvores dos Descobrimentos (mas não há provas de ter sido conhecida em Portugal) é a *Ymago Mundi* do cardeal Pierre d'Ailly (1410); circulou manuscrita, saiu dos prelos em Lovaina em 1480-1483, e em Paris em 1508. Foi utilizada por Colombo, para corroborar as suas ideias.

10. As Ilhas atlânticas

Sobre as Canárias, reportar-se aos numerosos e inovadores estudos de Manuel Lobo CABRERA. E para as fontes, a colecção lançada por Serra Ràfols e Cioranesco *Fontes Rerum Canariarum*.

Quanto à teia que os arquipélagos formaram:

VIEIRA (Alberto), *O comércio inter-insular nos séculos XV e XVI. Madeira, Açores e Canárias*. Funchal, 1987.

MAURO (Frédéric), «Les Canaries et les îles portugaises de l'Atlantique avant 1800». No *V Coloquio de Historia Canario-Americana*, t. IV, 1982.

Em relação à Madeira:

FERRAZ (Maria de Lourdes), *A Ilha da Madeira sob o domínio da Casa senhorial do infante D. Henrique e seus descendentes*. Região Autónoma da Madeira, 1986.

ALBUQUERQUE (Luís) e VIEIRA (Alberto), *O Arquipélago da Madeira no século XV*. Região Autónoma da Madeira, 1987.

*Livro de Contas da Ilha da Madeira 1504-1537*. Ed. por Fernando Jasmins PEREIRA e J. Pereira da COSTA. Vol. I, Coimbra, Universidade, 1985. Vol. II, Funchal, 1989. Abre novas perspectivas de história social (nomeadamente a ligação mercadores — nobres — oficiais (funcionários).

SILBERT (Albert), *Un Carrefour de l'Atlantique: Madère 1640-1820*. Lisboa, 1954. Um dos estudos mais inovadores e seguros.

Em relação aos Açores:

SANTOS (João Marinho dos), *Os Açores nos séculos XV e XVI*. Coimbra, 2 vols, 1987 (policopiado). Excelente e sólido estudo que assenta a história açoreana em novos alicerces e abre amplas perspectivas quanto ao mundo atlântico.

*Os Açores e o Atlântico. Actas do Colóquio de 1983*. Angra do Heroismo, Instituto Histórico da Ilha Terceira, 1984.

A meritória obra de Ernesto do Canto *Archivo dos Açores* foi reimpressa pelo Instituto Universitário (Ponta Delgada, 15 vols, 1980-1985). Foi pena que não a substituissem por colectâneas ordenadas e temáticas das fontes, com nova leitura quando necessário, e comentários.

GIL (Maria Olímpia Rocha), *O Arquipélago dos Açores no séc. XVII: aspectos socio-económicos 1575-1675*. Castelo Branco, 1979.

MENESES (Avelino de Freitas de), *Os Açores e o Domínio Filipino 1580-1590.*. Angra do Heroismo, I, 1987.

11. A construção do mundo Atlântico

Este oceano não teve ainda o seu Braudel; tìmidamente, incapazes de agarrarem os grandes espaços, os historiadores têm-se restringido a tratar de aspectos ou áreas parcelares, e a falta de visão de conjunto aprofundada impede de colocar problemas fulcrais e de traçar as grandes linhas da formação e das transformações, ultrapassando a narrativa dos simples acontecimentos. É urgente que um português, de preferência em colaboração com um espanhol, lance ombros a essa obra fundamental, que relançará a investigação por novas pistas, e equilibrará o Mediterrâneo braudeliano, seguindo embora, necessàriamente, outros moldes.

Uma introdução sumária mas densa:

ATLANTIQUE (Histoire — J. Godechot) (Océan — J. P. Pinot), na *Encyclopaedia Universalis*, 2.ª ed., 1984.

Para a geografia:

SCHOTT (G.), *Geographie des Atlantischen Ozean*. Hamburgo, 3.ª ed., 1942.

LE DANOIS (E.), *L'Atlantique — histoire et vie d'un océan*. Paris, A. Michel, 1938.

Quanto à história, uma só síntese, mas de fraca utilidade:

GODECHOT (Jacques), *Histoire de l'Atlantique*. Paris, Bordas, 1947.

Como visão de conjunto, recorrer antes a:

*Las Rutas del Atlántico*. 9.º Colóquio de História Marítima, Sevilla, 1969, organizado por Michel Mollat, com excelentes colaboradores (P. Chaunu, Fr. Mauro, Teixeira da Mota, Kellenbenz, Federigo Mellis, Touchard, etc.).

Quanto à contribuição portuguesa, além da síntese erudita de Damião Peres e a numerosas monografias (em especial, quanto à Madeira-Açores e, incluindo os estudos espanhóis, as Canárias), destaquemos:

CORTESÃO (Jaime), *Os Descobrimentos Pré-colombinos dos Portugueses* (1.º em castelhano, 1941). Lisboa, Obras Completas, 1966.

*A Expansão dos Portugueses no período henriquino*. Lisboa, 1965.

*A Expedição de Pedro Alvares Cabral e o Descobrimento do Brasil* (1922). Lisboa, Obras Completas, 1967.

LEITE (Duarte), *Acerca da «Crónica dos Feitos de Guinee»*. Lisboa, 1941.

*Os Falsos Precursores de Cabral*. Lisboa, Bertrand, 1943 (primeiro incluido na *História da Colonização do Brasil*; depois refundido e alargado). É, continua a ser, a obra fundamental sobre o descobrimento da América do Sul, mas a que se não tem atendido como é indispensável. Em particular os historiadores espanhois e italianos desconhecem este estudo de sólida erudição, e não têm sabido utilizá-lo (talvez porque assenta em alicerces matemáticos e astronómicos que não estão ao alcance de todos). Impõe-se reeditá-lo e difundi-lo largamente. O estudo sobre a crónica de Zurara revolveu profundamente as concepções sobre o período henriquino, e é sobre ele que têm de alicerçar-se novas investigações.

A compreensão do traçado do mundo atlântico, que opera a junção das duas margens (ocidental e oriental) da ecúmena até aí separadas pelo «mar de ninguem» que nem sequer se sabia se banhava ambas (como tão sugestivamente mostrou Théodore Monod), essa compreensão tem de basear-se nas «imposições físicas» que levaram às rotas em arco no regresso da Guiné e às navegações com volta pelos Açores vindas das Américas como do cabo de Boa Esperança — os estudos de Gago Coutinho demonstram-no; essa demonstração deve estar sempre presente aos historiadores.

A conquista oceânica espanhola efectua-se principalmente sulcando a elipse circulatória do Atlântico central. 1492 e Colombo são referenciais obrigatórios, mas há que ter em conta todo o processo quatrocentista:

EMBID (Florentino Pérez), *Los Descubrimientos en el Atlântico hasta el Tratado de Tordesillas*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1948.

KONETZKE (Richard), *El Imperio Español — Orígenes y Fundamentos*. Madrid, 1946.

Nenhuma destas obras foi ainda substituida. Mas quanto ao período colombiano dispomos de boas edições de fontes e novos estudos:

*Cristóbal Cólon — Textos y documentos completos*. Prólogo e notas de Consuelo Varela. Madrid, Alianza Universidade, 2.ª ed., 1984.

*Cartas de particulares a Colón y Relaciones coetáneas*. Ed. de Juan Gil e Consuelo Varela, Madrid, Alianza Universidad, 1984.

*Amerigo Vespucci — Cartas de viaje*. Introd. e notas de Luciano Formisano. Madrid, Alianza Editorial, 1986 (Ed. crítica, Milano, Mondadori, 1985).

Entre os estudos:

HEERS (Jacques), *Christophe Colomb*. Paris, 1982.

PADRÓN (Francisco Morales), *Cristóbal Colón*. Madrid, ed., Anaya, 1988. Sintese curta mas excelente.

A obra de Paolo E. TAVIANI em 2 vols. sobre o homem e as viagens não pode passar em julgado, embora o italiano se tenha especializado neste campo.

Mas tão importante como Colombo é o círculo comercial-marítimo da Andaluzia, os homens do mar, pilotos, cartógrafos, armadores, mercadores, uma parte ligada ao mundo da «marisma» do Cantábrico; estreitamente relacionado com os meios algarvios, sem esquecer os insulares. São La Cosa (talvez a figura de proa),

os Lepe, os Pinzones... Sobre estes, exaustivo estudo recente, exemplo a seguir quanto aos outros:

MANZANO MANZANO (Juan) e FERNÁNDEZ-HEREDIA (Ana Maria M.), *Los Pinzones y el Descubrimiento de América* Madrid, Ediciones de Cultura hispánica, 3 vols., 1988.

Quanto ao meio social-económico, o tema foi renovado por PIKE (Ruth), *Aristócratas y Comerciantes. La sociedad sevillana en el siglo XVI.* Barcelona, Editorial Ariel, 1978 (original 1972).

Vale a pena transcrever: desfiam-se «dos de las más frecuentes afirmaciones sobre la historia española en el siglo XVI: la falta de aptitud de los españoles para los negocios y el total abandono de las empresas comerciales por parte de los ennoblecidos mercaderes en favor de una vida aristocrática basada em tierras y rentas. Este estudio demuestra la existencia de um grupo de aristocráticas familias de comerciantes de ascendencia plebeya y conversa, que llegaron a dominar el comercio transatlántico, así como la vida política, religiosa y cultural de Sevilla en este período.» (p.6)

O movimento no Atlântico castelhano foi estudado na monumental investigação de:

CHAUNU (Pierre) e (Huguette), *Séville et l'Atlantique.* Paris, 12 vols. + suplemento gráfico, 1955-1966.

A completar por:

MARTÍNEZ (José Luís), *Pasajeros de Indias. Viajes transatlánticos en el siglo XVI.* Madrid, Alianza Editorial, 1983.

Alargando o âmbito, pode recorrer-se a

MOLLAT (Michel), *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique IX$^e$-XVI$^e$ siècle.* Paris, Hachette, 1983.

Abrangendo o todo do oceano, mesmo que só de um ângulo de visão, citaremos unicamente:

DAVIS (Ralph), *Rise of the Atlantic Economies.* London, Weidenfeld and Nicholson, 1973. Mas não satisfaz.

Quanto ao Atlântico português seiscentista dispomos da excelente tese de Fr. Mauro (ver § 6).

12. O Oceano Índico e a Ásia

A bibliografia e as fontes encontram-se no guia citado no § 1, que fecha a obra de VMG, *Os Desc. e a Economia Mundial.* Acrescentaremos apenas alguns títulos mais recentes ou úteis.

*Encyclopaedia Universalis.* 2.ª ed., 1984-1985. Entradas «Indien (Océan)», «Asie», «Inde», «Chine», «Japon», «Steppes», etc.

12.1. Oceano Índico

CHANDRA (Satish) (direcção de), *The Indian Ocean: Explorations in History, Commerce and Politics.* New Delhi, Sage Publications, 1987.

CHAUDHURI (K. N.), *Trade and Civilisation in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge University Press, 1985.

DAS GUPTA (A.) e PEARSON (M. N.) (Direcção de), *India and the Indian Ocean 1500-1800*. Calcutta e Delhi, 1987.

STEENSGAARD (Niels), *The Indian Ocean Network and the Emerging World Economy, circa 1500-1750*. 1986.

MOLLAT (Michel), «Les relations de l'Afrique de l'Est avec l'Asie: essai de position de quelques problèmes historiques». *Cahiers d'Histoire Mondiale*, vol. XIII, n.º 2, 1971, pp. 291-316.

PEDELABORDE (P.), *Les moussons*. Paris, A. Colin, ed. refundida, 1970.

MOTA (A. Teixeira da), *Méthodes de navigation et cartographie nautique dans l'Océan Indien avant le XV^e^ siècle*. Lisboa, JIU, 1963. Fundamental.

12.2. Ásia

GROUSSET (René), *Histoire de l'Asie*. 7.ª ed., 1958. *Les Civilisations de l'Orient*. Paris, 4 vols., 1930.

MIQUEL (André), *O Islame e a sua Civilização*. Lisboa, Ed. Cosmos, 1971.

ELISSEEFF (Vadime) e (Danielle), *La Civilisation de la Chine Classique*. Paris, Arthaud, Les Grandes Civilisations, 1987.

ETIEMBLE, *L'Europe chinoise. I-De l'empire romain à Leibniz*. Paris, Gallimard, 1988.

E uma obra fundamental:

SIMKING (C. G. F.), *The Traditional Trade of Asia*, London, Oxford University Press, 1968.

13. A Rota do Cabo

STEENSGAARD (Niels), «European Shipping to Asia 1497-1700» *The Scandinavian Economic History Review* n.º 18, 1980.

BOXER (Ch. R.), «The Carreira da Índia (Ships, Men, Cargoes, Voyages)». Em *O Centro de Estudos Históricos Ultramarinos e as Comemorações Henriquinas*. Lisboa, 1961, pp. 33-82.

LAPA (José R. do Amaral), *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo, 1966.

QUINTELA (Ignacio da Costa), *Annaes da Marinha Portugueza*. Lisboa, 2 vols, 1839-1840.

REGO (A. da Silva), «Viagens à Índia em meados do século XVI», *Anais da Academia Portuguesa de História*, e separata, Lisboa, 1954.

VIDAGO (João), «Sumário da Carreira da Índia». *Anais do Clube Militar Naval*, vol. LXIX, Lisboa, 1969.

BOUCHON (G.), *Navires et cargaisons retour de l'Inde en 1518*. Paris 1978.

GUEDES (Max Justo), «A Carreira da Índia — Evolução do seu roteiro». Revista *Navigator*, n.º 20, 1985.

Não esquecer os estudos de Frazão de VASCONCELOS sobre a construção naval, os pilotos, as viagens.

MONTEIRO (Joaquim Rebelo Vaz), *Estudo cartográfico de uma viagem à Índia no século XVI*. Porto, Faculdade de Letras, 1970. *A Viagem de regresso da Índia da nau São Pantaleão* 1596. Coimbra, JICU, 1974.

Sobre os problemas de saúde na viagem:

LIMA (Américo Pires de), «Aspectos médicos da carreira da Índia no fim do século XVI e princípios do XVII». *Clínica Contemporânea*, 1946, pp. 106-116.

PINA (Luís de), «A medicina embarcada nos séculos XVI e XVII». *Arquivo Histórico de Portugal*, vol. IV, pp. 283-323. 1940-1941.

MENEZES (José Vasconcelos e), *Armadas Portuguesas. Apoio sanitário na época dos Descobrimentos*. Lisboa, Academia de Marinha, 1987.

Quanto à navegação de outras nações, dois apontamentos:

BRUIJN (J. R.), GASTRA (F. S.) SCHOFFER (I.), *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*. The Hague, Martinus Nijhoff, 3 vols 1987-1988.

*Company and Shipping*. Encontro em Leiden, Junho 1987. Participação de Koninckx, Haudrère, Artur Attman, etc.

As listas de armadas e navios da viagem de Lisboa a Cochim ou Goa (ou até Malaca) e volta começaram a ser levantadas por meados de Quinhentos, e tornaram-se uma moda — quase um género literário. Em certos casos o rol destinava-se à discussão de problemas técnicos de construção (tonelagem, tipo de navio) ou de rota e «monção», de modo a avaliar comparativamente o que cada solução levava a naufrágio, arribadas, encontro com corsários. Noutros, punham-se também problemas económicos (época de compra e conjunturas de venda, câmbios, disponibilidades de liquidez, etc.). É inútil (excepto para uma estatística do género de composição) acumular tais listas, que se copiam umas às outras ou fantasiam; o que importa é escolher as fontes que merecem maior confiança (registos da Matrícula Geral ou dos Armazéns, relatos de viajantes a bordo, informações de cronistas conscienciosos e bem colocados).

Quanto aos fluxos monetários:

ATTMAN (Artur), *The Bullion Flow between Europe and the East 1000-1750*. Goteborg, 1981.

14. Os Portugueses e o Oriente

Basta reenviar para o Guia já indicado no § 1. Apenas uns acrescentos:

BOXER (Chr. R.), *From Lisbon to Goa 1500-1750: Studies in Portuguese Maritime Entreprise*. London, 1984.

*Portuguese Conquest and Commerce in Southern Asia 1500-1750*. London, 1985

*Portuguese India in the Mid-Seventeenth Century*. Delhi, 1980.

PEARSON (M. N.), *The Portuguese in India*. T.I de *The New Cambridge History of India*, n.º 1, 1987.

MATHEW (K. S.), *Portuguese Trade with India in the XVIth Century*. New Delhi, 1983.

MATOS (Artur Teodoro de), *O Estado da Índia nos anos de 1581-1588*. Ponta Delgada, 1982.

THOMAZ (Luís Filipe), «Goa, une société luso-indienne». *Bulletin des Études Portugaises et Brésiliennes*, t. 42-43.

*Estrutura política e administrativa do Estado da Índia no século XVI*. Lisboa, 1985.

*Malaka et ses communautés marchandes au tournant du XV^e siècle*. Paris, 1988.

Entre as fontes recentemente publicadas:

*Crónica do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*. Leitura de Adélia Lobato, introd. e notas de L. Albuquerque. Lourenço Marques, 1974. (Não utilizar a 2.ª ed.).

*Voyage dans les deltas du Gange et l'Irraouaddy 1521*. Ed. por G. Bouchon e Luís Filipe Thomaz. Paris, Gulbenkian, 1988. Texto de muito interesse. Utilizar o Glossário com precaução.

LEMOS (Jorge de), *História dos Cercos de Malaca*. Lisboa, 1585. Reed. fac-similada, Biblioteca Nacional, 1982. Muito importante para compreender as questões do Extremo Oriente e o papel de Malaca.

15. Mediterrâneo e Levante

*La Méditerranée et le monde méditerranéen*, de Fernand Braudel (1966) permanece e permanecerá a construção inultrapassável e que abriu novos caminhos às ciências humanas. Dispensa a maioria da bibliografia. Uma lista de fontes relativas ao Levante (e, noutro extremo, ao Maghreb) encontra-se no guia indicado no § 1 (VMG-DEM, IV). Acrescentemos o primeiro roteiro português do mar Interior:

PIMENTAL (Luiz Serrão), *Roteiro do Mar Mediterrâneo*. Lisboa, Joam da Costa, 1675.

Os trabalhos do falecido Ashtor suscitaram inúmeras e acesas polémicas, mas não podem deixar-se de lado:

ASHTOR (Eliyahu), *Levant Trade in the Later Middle Ages*. Princeton, N. J., 1983.

«Recent Research on Levantine Trade», *Journal of European Economic History*, vol. 14 n.º 2, 1985, pp. 361-385.

«Catalan Cloth on the Late Medieval Mediterranean Markets». JEEH, vol, 17 n.º 2, pp. 227-258.

*Venezia e il Levante fino al secolo XV*. Atti Convegno Internazionale di Stori della Civiltà Veneziana (1968). Firenze, 1973.

FAROQHI (Suraya), «The Venetian Presence in the Ottoman Empire 1600--1630», JEEH, vol. 15, n.º 2, pp. 345-384.

MUSSO (G. G.), *Navigazione e commercio con il Levante nei document dell'Archivio di Stato di Genova, secoli XIV-XV*. Roma, 1975.

MALANIMA (Paolo), «Pisa and the Trade Routes to the Near East in the Late Middle Ages», JEEH, vol. 16, n.º 2, 335-356.

A presença portuguesa no Mediterrâneo não tem sido aprofundadamente estudada, e no entanto é uma das chaves da compreensão da expansão. Exceptuem-se os estudos, que desejaríamos abrissem mais horizontes, de:

FONSECA (Luís Adão da), *Navegación y corso en el Mediterraneo Occidental: Los Portugueses a mediados del siglo XV*. Pamplona, 1978.

16. As Frotas do Açúcar e as Frotas do Ouro

Nunca foi possível proceder ao levantamento por equipes e estudo informático dos 1340 volumes de registos do ouro brasileiro na Casa da Moeda (as entidades portuguesas ainda não perceberam o que é investigação e carecem estrondosamente de uma política científica (reduzida a receitas tecnológicas). Mas desde o nosso artigo nos *Annales* outros investigadores pegaram nestes temas, e Manuel Lopes de Almeida reuniu as notícias vindas a lume na «Gazeta de Lisboa». Destaquemos, pela amplidão da problemática e da informação (gazetas holandesas em especial):

MORINEAU (Michel), *Incroyables Gazettes et Fabuleux Métaux: Les retours des trésors américains d'après les gazettes holandaises* (XVI^e^-XVIII^e^ siècles). Cambridge U. P. e Maison des Sciences de l'Homme, 1985.

Morineau prossegue, incitado por nós, as investigações na Casa da Moeda e outros arquivos portugueses. Viremos assim a dispor de um estudo sólido e completo de um feixe de problemas de alcance não só português, mas mundial, a partir do ocaso do Seiscentismo.

## C. Problematizações e operatórias

1. Moeda e mecanismos monetários

A completar e actualizar as indicações dadas no guia do § 1:

BOYER-XAMBEU (M. Th.), DELEPLACE (Ghislain), GILLARD (Lucien), *Monnaie privée et Pouvoir des Princes. L'économie des relations monétaires à la Renaissance*. Paris, CNRS, 1986.

ATTMAN (Artur), *Dutch Enterprise in the World Bullion Trade 1550-1800*, Goteborg, 1983.

*American Bullion in the European World Trade 1600-1800*. Goteborg, 1986.

Indispensável recorrer aos economistas dos séculos XVII e XVIII (além dos já indicados, incluindo Duarte Gomes Solis); assim:

MONTANARI (Geminiano), *La Zecca in consulta di Stato*. 1963 (em *Economisti del Cinque e Seicento*, Bari, Latreza, 1913.)

E evidentemente as «aritméticas políticas», Vauban, Cantillon, etc. Há inúmeros relatórios, importantes, sobre amoedação e questões monetárias, uns publicados na

*História Genealógica da Casa Real*, outros ainda inéditos que convinha compilar numa colectânea de Fontes de História Monetária.

A recessão dos séculos XIV e XV representou uma considerável contracção da massa monetária. Um dos eixos do «cacho de inovações» de meados de Quatrocentos e da expansão oceânica é o desenvolvimento das áreas de mineração conhecidas e a busca da entrada em contacto directo com outras zonas mineiras que vão multiplicar várias vezes as disponibilidades de metais amoedáveis e portanto de espécies em circulação. A demanda do mito do El Dorado. Mas as navegações e penetrações continentais relacionam sociedades e economias com formas e níveis monetários diversificados — pré-moedas e moedas de prestígio e afirmação de poder, instrumentos comerciais e recursos financeiros. Temos de ter em conta os «andares relacionais» que Braudel distinguiu. Na sequência dos nossos trabalhos, que representam a tentativa mais ambiciosa de abranger à escala mundial os mecanismos de troca e compras-e-vendas, Frank Spooner tentou também uma síntese vasta, mas não conseguida. A monetarização da economia através do planeta, processo complexo e não uniforme, favoreceu a urbanização, e foi por ela favorecida; decerto tendeu a homogeneizar o monetário e as funções das moedas, mas não pode ver-se sem atender às relações simbólicas entre culturas e aos equívocos (quando não opressões) a que as «relações desiguais» (de que já falou tão claramente Antoyne de Montchrétien) deram lugar.

2. A urbanização e a apreensão do urbano

Como sempre, a base é a trilogia braudeliana. Mas contamos com outras contribuições fundamentais e que permitem ir mais longe:

MISKIMIN (H. A.), *The Medieval City*. London, Yale University Press, 1977.

DE VRIES (Jan), *European Urbanization 1500-1800*. Cambridge MA, Harvard. University Press, 1984. Há trad. castelhana (Barcelona, Ed. Grijalbo).

CLARK (Peter), direcção de, *The Early Modern Town*. Open University, 1976.

CLAVAL (Paul), *La Logique des Villes. Essai d'urbanologie*. Paris, Litec, 1981.

A depressão trecentista e quatrocentista refreou a multiplicação e crescimento das cidades. Mas como baixou mais os preços e salários agrícolas do que os industriais (incluindo os preços das matérias primas), impulsionou a pecuária e a florestação, e também os mesteres e a procura urbana. De modo que gizou as bases para um novo movimento urbanizador. De tão-só três ou quatro cidades com mais de 100 000 habitantes, em 1600 contamos com umas onze, das quais Istambul subiu a meio milhão, Nápoles passa por 245 000 para atingir 275 000, Paris e Londres, aproximando-se dos 200 000, preparam-se para passar à escala da capital otomana e virem a exercer um efeito de dominação sobre o território nacional respectivo. Além disso, vemos, por alturas de 1500, 1550 e 1600, multiplicarem-se os centros urbanos de 50 000 a 100 000, e de 20 000 a 50 000. Quer dizer que na Europa umas duas a três dezenas pulam de escala, deixando para trás os 4 000 a 20 000 característicos do passado.

Tal urbanização impressiona as atenções e modifica as condutas e as texturas sociais. De certo modo, são agora as cidades que definem os espaços, na sua pluralidade de perspectivas. Veja-se como proliferam as iluminuras a dar-nos a visão de Constantinopla, Damasco, Jerusalém, Paris, desde os códices borgonheses e franceses de Quatrocentos. Mas a importância de que se reveste de oravante o urbano, e o salto que quantitativamente dá, ressaltam bem de, em 1493, Hartmann Schedel, na sua Crónica de Nuremberg (onde o fantástico ainda penetra), constituir como que um álbum de gravuras de todas as cidades europeias de alguma nomeada; e menos de um século volvido Braunius nos dar outro album, até Ormuz e Goa, por um lado, o Novo Mundo, por outro (cujas cidades já a meio de Quinhentos Ramúsio representara). Em Portugal é no reinado de D. Manuel que a iluminura e a gravura se lançam na representação do urbano — seja Lisboa ou Évora, sob a primeira forma, ou as vilas da raia seca e molhada, nos desenhos de Duarte de Armas. Estas representações seguem hábitos oficinais (na arte francesa de meio do século XV enraiza o «Livro das Fortalezas», como mostrou Gabriel Fournier), escolhem os elementos representados segundo funções simbólicas — as muralhas, o castelo, a igreja, o palácio. Tal função simbólica é bem nítida nas cidades que polvilham a cartografia artística. Por outro lado, essas representações sincronizam por vezes épocas diferentes — na Crónica de Duarte Galvão a Lisboa cercada por D. Afonso Henriques é a cidade manuelina, e também a figuração das forças militares e armas é anacrónica. Mostrou-se já que em desenhos e iluminuras quinhentistas sobrevivem arquétipos anteriores — muralhas ribeirinhas, formas antigas de palácios e praças, presença ou não do pelourinho (João Alves Dias, *Ensaios de História Moderna*, 1988, pp. 117-128). Mas a figuração adquire funções práticas: conhecer como está fortificada a fronteira (Duarte de Armas), relações entre a instalação portuguesa e o povoamento indígena no Oriente, protecção contra a ameaça turca, ancoradouros e ligação da navegação com o mercado na cidade. Assim surgem as plantas desenhadas por D. João de Castro, e sobretudo as esplêndidas representações nas Lendas de Gaspar Correia — onde se desce ao pormenor da ermida alpendrada.

Mas por outra via (que influencia a iconografia e é por ela influenciada) se apreendem estas «novas novidades»: a da palavra escrita — a descrição. Quando, com Quatrocentos, as relações internacionais e as afirmações nacionais ou ambições imperialistas levam a buscar conhecer os outros reinos e senhorios, e a dar-lhes a conhecer o nosso, os «Livros dos Arautos» e os «Livros da Descrição dos Países» — daqueles, por exemplo, o composto em latim em 1416 por um português de Lamego; destes, o de Gilles le Bouvier —, apresentam-nos as províncias, mas destacam as principais cidades quer à escala nacional, quer à regional, e exalçam as suas «grandezas». Uma característica destas descrições é a inserção da cidade na região e os recursos que esta produz e de que aquela beneficia. Outra, é guiarem-se na escolha por se tratar de sedes episcopais (e não esquecem as rendas que a Igreja aufere). Indicam-se relíquias famosas (S. Vicente em Lisboa, Sta. Iria em Santarém), mas também a activi-

dade portuária. Vejamos o Porto: «Altera est civitas Portugalensis habundans in divicijs mercatoribus et navibus cum mercanciis magnis, que valens annuatim tria milia coronarum habet portum maris, cuius civitatis muros fluvius Dorij predicti et portas balneat cum aqua marina.» As conquistas em Marrocos requerem naturalmente a descrição das suas cidades — Zurara descreve Ceuta, mas também outras, por Bernardo Rodrigues seguimos de perto o quotidiano de Arzila. E todas as crónicas da expansão estão recheadas de notações urbanas, quando tratam de reinos ou regiões urbanizadas, claro. Esta característica já ressaltava das relações de viagens ao Levante e Oriente, no século XV: por exemplo, *Le Voyage d'Outremer* de Bertrandon de la Broquière, em 1432 (ed. Ch. Schefer, Paris, 1892). Viajamos por Veneza e seus canais, visitamos os sepulcros de santos, adquirimos os vidros que lá se fabricam, e admiramos o governo da cidade: um duque, eleito entre os sages, assistido por um conselho de 6 notáveis. Com La Broquière descemos agora em Pera, sob senhorio genovês e onde dominam os mercadores genoveses, embora também haja Gregos, Judeus e Turcos; cidade mercantil, com porto com calado para as imponentes carracas de Génova; onde se tem relações com a terra do Preste João. Se compararmos o Livro dos Arautos ou a Viagem de la Broquière com o *Livro dos Países* de Gilles le Bouvier, verificamos que este se serve das cidades para caracterizar os reinos ou regiões mas só as insere em rápida notação, preferindo deter-se no meio geográfico geral (por exemplo, aponta as duas cadeias de serras entre Toledo e Sevilha; de Portugal, numa fórmula incisiva e impressiva, diz que é «pays bossu de montagnes et de vallées», acrescentando que conta sete cidades); ao passo que aqueles detêm mais o pincel a debuxar os centros urbanos.

Qual a perspectiva de um italiano (a Itália do Norte, com os Países Baixos, constitui a região mais urbanizada da Europa) sobre a Península Ibérica? Francesco Guicciardini, embaixador de Florença junto de Fernando o Católico, em 1512-1513, impressiona-se com o ténue povoamento da Espanha, sublinha que conta pequeno número de praças e castelos, e por isso não admira que considere que as cidades são escassas para reino tão grande; belas, tão-só Barcelona, Zaragoza, Valência, Granada, Sevilla; mas acrescenta: mesmo as melhores são pequenas, de edifícios feios e de terra a maior parte deles; cheias de lama e imundícias; nota porém a indústria têxtil em Valência, Sevilla, Toledo, embora sublinhe a falta geral de industrialização e o atraso da agricultura, como a falta de empreendimento mercantil (no que não teria razão). Assim começa a pôr-se o papel da cidade e do processo de urbanização na estrutura global.

As descrições de cidades vão ocupar um lugar crescente nas crónicas e nas geografias, conquistando até a autonomia de apresentação e multiplicando-se, enquanto se diversificam os seus sub-géneros: impressões de viajantes (como Gaspar Barreiros debuxando o Sul de França); exaltações das grandezas das cidades, como forma de memória colectiva (lembrem-se as crónicas urbanas de Itália, por exemplo a de Florença de Villani); análises sociais, económicas, políticas, da população, com fins

de marcar o lugar no todo do reino ou de visar metas políticas, comerciais, militares. Em geral, as descrições combinam mais de uma perspectiva. Deliciemo-nos, por exemplo, com o quadro de Lamego traçado por Rui Fernandes em 1532 (no âmbito de um conspecto da área circundante). A cidade compõe-se de três bairros. É encimada pelo bairro do castelo, com a cisterna de água, abobadada, e o poço, e alguns edifícios dentro da cerca, muito forte; o castelo tem boa torre de menagem, com formosa janela donde se disfruta soberba vista; nele está o tronco onde encerram os presos; dentro da cerca há apenas 50 vizinhos. É a cidade do alcaide-mór. O outro bairro é o episcopal, também cercado de muro; destacam-se a sé e o palácio do bispo, com os jardins e vasto terreiro; moram aqui cónegos, beneficiados e nobres. A terceira parte da cidade é a dos mercadores, «a principal vivenda da praça, onde acudem todas as mercadorias, e vivem os mercadores, e se fazem os mercados, e onde é o trato todo», os órgãos de justiças têm aqui sua sede: a Audiência, a Relação, e pousam as justiças seculares. Precisa-se a geografia urbana e liga-se com a composição social e as formas de actividade (militar-política, religiosa e mercantil).

Inevitavelmente, Lisboa iria suscitar inúmeras descrições de todos os géneros. Já nas crónicas de Fernão Lopes ela é a personagem dominante (o que traduz bem a transformação do reino, com o eixo a transferir-se para o sul). Pode ver-se no estudo de Maria Adelaide Chaves como o quadro se compõe, com o porto e a Ribeira por um lado, o rossio noutro pólo, configurando-se graças aos Paços del Rei (Alcáçova) e ao Castelo, à Sé, aos mosteiros e igrejas, desdobrando-se nos seus largos e ruas — a Nova dos Mercadores, desde D. Dinis, a da Ferraria; pelas suas portas abre-se para os campos de pães, os olivais, as vinhas, as hortas; no termo (e a relação, geralmente de dominação, da cidade com o seu alfoz) erguem-se os paços de Xabregas, Benfica, Frielas. O número de vizinhos e as actividades urbanas não são esquecidos, assistimos ao bulício do porto apinhado de barcos e aos movimentos sociais. Vê-se bem a importância das sucessivas cercas e das portas. Mas é para meio de Quinhentos que proliferam as obras dedicadas só à capital. A de Damião de Góis, mais descritiva, dominada pelo fito de mostrar as grandezas. O Sumário de Cristóvão Rodrigues de Oliveira é mais enumerativo e estatístico, prefere dar a composição das instituições; João Brandão trata precisamente da «Majestade e Grandeza» de Lisboa. Em 1620 frei Nicolau de Oliveira, embora intitule a sua obra Livro das Grandezas, dá-nos uma análise minuciosa de todos os ângulos, incluindo o termo. Com uns 165 000 habitantes (contra uns 70 000 um século atrás), quando o Porto conta 14 500 (contava 12 000) afirma já a sua macrocefalia num reino com 1 900 000. Não esqueçamos que a partir do século XVII o crescimento espectacular de certas capitais — Londres, Madrid,... — vai ser um dos factores da modelação nacional.

Espalhados pelo mundo, os Portugueses restituiram pela descrição escrita e gráfica as cidades com que o empório lisboeta, como os portos secundários (Viana, Setúbal, Aveiro,...), se mantiveram em conexão. É Cantão pintada com precisão, embora

concisa, por Castanheda (liv. IV, cap. 27) e depois minuciosamente por frei Gaspar da Cruz. Limitemo-nos a apontar a descrição de Malaca no «Livro das Cidades, e Fortalezas, que a Coroa de Portugal tem nas partes da Índia», de 1582 (destinado a guiar a distribuição dos cargos). A localização da cidade e a geografia do sítio e da região, como os recursos de defesa atraiem boa parte da atenção; mas precisa-se a tradicionalmente estabelecida e conhecida divisão em três partes: a dos Quelins (provenientes da costa oriental da Índia), a dos Mouros malaios, e entre ambas a portuguesa. Todavia o que mais importa é o papel de Malaca em todo o comércio oriental: é «esta cidade a mayor e mais riqua escalla do mundo, em que mór concurso e trato ha de toda sorte de mercadorias.» Com efeito, «a principal sustancia do commercio da Índia consiste na navegação que se della faz para as partes do Sul, porque nellas ha todallas mais riquas e importantes mercadorias que se no mundo sabem» (poupemos a enumeração). Portanto, esta descrição põe já os problemas cruciais que serão obsessivos em Duarte Gomes Solis: porque para este é nos mares do Sul (Extremo Oriente) que se jogam os destinos do comércio mundial.

É clara a tomada de consciência de que a urbanização está conexa ao desenvolvimento da expansão marítima e de um mercado (super-estrutural, embora) à escala do globo, ligando as cidades «electricamente», na expressão de Braudel. O embaixador veneziano em Espanha escreve em 1533: «Se non fosse queste Indie, Sibilia saria niente et la Spagna» (Marino Sanudo, LVIII, p. 678). E o nosso Sá de Miranda, ainda mais preciso:

> «Vistes nũa Sevilha mil Sevilhas;
> guarde-se da fortuna e dos reveses,
> que assi creceu cõ este ouro das Antilhas.»

Daí o caminhar-se para elaborar uma teoria da cidade e do urbano. Botero, em 1588, investiga as «Cause della grandeza e magnificenza delle città» (Roma). Baste aqui sublinhar que liga o seu aumento, quer em população quer em opulência, à indústria e profusão das artes. Cantillon, em 1732, desenvolverá toda uma teoria, que será fundamental. As cidades situam-se numa hierarquia vertical e numa teia horizontal. À profusão das aldeias e herdades contrapõem-se, em menor número, os burgos (vilas), com o seu mercado e a sua população de artífices e mercadores, e acima as cidades; estas têm origem nas côrtes senhoriais (lembrem-se os solares), são primeiro reuniões de proprietários; mas aqui se estabelecem os tribunais e as manufacturas, tornam-se pólos da procura; é que aqui afluem as rendas das propriedades e os impostos, embora boa parte destes acabe por se encaminhar para a capital, que encima essa teia urbana. Assim se escalonam os poderes e se configura o território.

Em todas as obras e documentos aflora essa preocupação por definir o que é cidade, quais os seus componentes essenciais e o seu papel. Veja-se o bispo de Goa,

frei Gaspar de Leão, com que precisão caracteriza esta realidade que tanto impressiona: «Em toda a nobre cidade ordinariamente ha três cousas principaes:

O termo, onde estão os campos, quintãs, e o mais de que se sustentam os moradores da cidade.

O segundo hé a cerca da cidade, e muros.

O terceiro hé o Castello principal parte, porque hé a principal força, onde reside o Alcaide senhor da cidade: donde saem todas as munições, gente de guarnição, pera defenderem a cidade, e termo.»

A ligação cidade-termo será precisada na *Arte de Furtar* (1652, cap. XXVI): a propósito do Algarve, declara-se que «Vêm os lavradores da serra às cidades prover-se do que lhes é necessário dos mercadores, que lhes dão tudo fiado até às colheitas» (neste caso, de figo e passa), embora com encargos muito onerosos. Mas a cerca amuralhada parece romper o laço. Construída para defesa, sem dúvida — por isso o rossio fica de fóra — é o lugar de encontro ou com os nómadas ou com a gente de fóra parte; mas também, segundo Carlos Cipolla (*Before the Industrial Revolution*, 1976, p. 142), tem um significado simbólico: representaria a demarcação entre duas culturas em conflito: a urbana (anti-senhorial, comercial e industrial), e a rural (senhorial, agrícola). Pode talvez contestar-se a transposição, da Itália para outras sociedades, deste contraste. Lembremo-nos das quintas e solares no termo de Lisboa, ou nos arredores de Ceuta e Tânger (sobretudo o vale de Angera), tão bem descritos por Zurara. Mas é incontestável que todas as fontes sublinham a importância das cercas e das portas: as duas funções de separar e de abrir ao contacto. Veja-se frei Pantaleão de Aveiro a dar-nos o quadro de Jerusalém (1565; cap. 21): «As portas da cidade todas as noites infalivelmente se fechão; e antes de as fecharem sahem dous de cavalo a dar vista, e descobrir o campo, pouco mais de um tiro de pedra; e a mesma ceremónia guardão pela manhãa ao abrir das portas ao romper da alva.» Exalçando as grandezas de Lisboa, Damião de Góis destaca as 22 portas que abrem do lado do mar, por ser o mais nobre, e as 16 do lado de terra, explicando: «E precisa delas todas, por causa do número e movimento dos habitantes e da extensão do perímetro.»; mas destaca também as 77 torres por que está defendida ao longo das muralhas (*Urbis Olisiponis Descriptio*, 1554). Se no século XVI a artilharia parecia tornar obsoletas as muralhas, para o seu final e no XVII voltam a fortificar-se, agora «à italiana», com boulevards e cavaleiros, fortins e taludes, para chegar à fortificação «à Vauban», como Braudel mostrou. O que também tem que ver com a nova cavalaria (dotada de armas de fogo) que readquire importância. Não é só pelas portas que a cidade se articula ao termo. O rossio, onde se criou gado e plantaram vinhas, é campo de feira, e o tecido urbano estende-se pelos arrabaldes. Nas «Relação da cidade de Portalegre», em 1616-1619, Diogo Pereira Sotto Maior refere que é toda murada a duas cercas, com dois arrabaldes; no da Devesa é o Rossio, onde correm cavalos e jogam canas e fazem outras festas.

Vimos que Botero liga o desenvolvimento das cidades à industrialização: estamos em Itália, e aqui o comércio internacional não desempenha o papel que já representou. Pois os tratos ultramarinos é que levaram Sevilha, como Lisboa, a crescer. Na época relaciona-se a cidade geralmente com a mercancia e a função portuária. Aquela ressalta no caso, que já mostrámos, de Lamego; Marinho dos Santos mostrou, quanto a Ponta Delgada, como ambas a marcaram — percorra-se a rua principal, ao longo dos cais e mar. Num conto de Trancoso (baseado, é certo, noutro italiano), o nobre cavaleiro muito rico aconselha ao filho que se contente de morar na herdade, «e não queiras ir a morar na praça da cidade, que é lugar de mercadores». (n.º 11, 1569 ?). Claro que mais tarde Cabral de Mendonça (*Guarda Livros Modernos*, 1813) voltará à ordenação causal de Botero: Obras mecânicas (fábricas e manufacturas) — Cidade — Civilização. A civilização, em Quinhentos as polícias tão polidas, que os Portugueses admiram na China e ligam às suas cidades.

No entanto, outra corrente atribui à urbanização o proliferar dos vícios. O economista Antoyne de Montchrétien, em 1615, lembra os tempos em que a maioria vivia nos campos, e contrapõe: «Depuis que les villes ont été frequentées, la malice s'est accrue, l'oisivité s'est formée, le luxe s'est nourri, la faineantise a pris vogue.» Faria e Sousa, na *Europa Portuguesa*, atribui à «nova traça de viver dos homens», todo o mal, a aldeia representa o bem (como na utopia de frei António de Guevara, no tempo de Carlos Quinto). António Vieira, no Sermão de Sto. António, compara as cidades a açougues, acusa-as de nelas os homens se andarem a comer uns aos outros. O anti-urbanismo vem de Gil Vicente, Sá de Miranda, António Ferreira («Quão triste e dura a [vida] da cidade!»), Camões, Bernardes, Trancoso, para quem o mancebo que se fez letrado só para ganhar dinheiro, e não sabe o Padre Nosso, escorregou por mau caminho sobretudo devido à «cidade, tabernas, mancebias do mundo». Ainda em 1822, na Descripção económica da Comarca de Tomar, se considera que «o grande luxo e depravação é mais frequente em cidades e grandes vilas». Esta atitude anti-urbanista caracterizou, como mostrou Aroldo de Azevedo, o Brasil colonial.

3. Construção e domínio do espaço

Quando abre a gesta descobridora pode assentar-se que há pràticamente unanimidade em relação à forma esférica da terra. Ela é afirmada na *Ymago Mundi* do cardeal d'Ailly, em 1410, cuja importância sabemos. Nas suas míticas e utópicas Viagens, mescladas de elementos reais, o trecentista Mandeville também a afirma, embora, como aliás aquele igualmente, aceitando a inhabitabilidade de certas zonas terrestres. Temos de partir daqui para a construção do espaço pelas navegações e viagens caravaneiras. Desde logo é pressuposto de Gilles le Bouvier, ao indicar a navegação pelo ocidente para chegar ao Extremo Oriente.

Esta construção e assenhoreamento desenrolam-se em dois planos conexos: o plano das operações físicas — caminhos e rotas, cáfilas cameleiras ou de cavalos e

sulcar dos mares por barcos, andanças de mercadores e deslocações de exércitos, edificação de castelos e conventos, alfândegas a traçar fronteiras; o plano das representações, simbólicas ou só enumerativas (portulanos), tentando sistemas de correspondência controláveis. Apontemos alguns caminhos.

3.1. Construção naval

Além dos estudos de Senna Barcelos, Estanislau de Barros, Quirino da Fonseca, Frazão de Vasconcelos, a base continua a ser:

MENDONÇA (Henrique Lopes de), *Estudos sobre os Navios portuguezes dos séculos XV e XVI*. Lisboa, Academia Real das Sciencias, 1892.

A principal fonte, o tratado de Fernando Oliveira (Livro da Fábrica das Naus, 1557), foi publicado e estudado por esse mesmo historiador:

*O Padre Fernando Oliveira e a sua obra náutica*. Lisboa, Memórias da Academia, 1898.

A completar pelos tratados de Tomé Cano (1611) e Manuel Fernandes (1616).

A construção naval implica e suscita uma geografia de mercados de matérias-primas e de Ribeiras de Naus ou Arsenais (Taracenas). Sabemos que as carências do mundo mediterrâneo em madeiras e ferro contribuiram para as suas dificuldades de inserção nas economias oceânicas: nomeadamente os fracassos das intervenções mamelucas e otomanas no Índico contra os Portugueses (carências aliadas à concepção de guerra naval no mar Interior e fraqueza da artilharia). Portugal também não tinha recursos florestais de qualidade e suficientes para sustentar essa multiplicação e avantajamento dos meios navais: por isso ficou a depender das madeiras e breu do Báltico, por um lado, e do ferro de Biscaia (pregos, dobradiças, chapas), por outro. Todavia desenvolveu no Reino mesmo as cordoarias e o fabrico de velame de cânhamo em Entre Douro e Minho. Mas teve de apelar ainda às tecas e outras madeiras asiáticas, depois às brasileiras, e nunca resolveu satisfatòriamente a distribuição dos estaleiros navais — os conflitos entre a construção no Reino, no Brasil ou em Goa e Canará.

3.2. Náutica e geografia

As fontes mais importantes são o *Esmeraldo de Situ Orbis*, de Duarte Pacheco Pereira (1505-1508), ainda na edição Epifânio (1905) e os Roteiros de D. João de Castro (na edição das Obras por Armando Cortesão e Luís Albuquerque). Veja-se a lista das fontes em VMG-DEM (5.2). Quanto aos estudos, destaquemos:

SILVA (L. Pereira da), *Arte de Navegar dos Portugueses*, 1921 ( e nas Obras Completas, t. II, 1945).

COSTA (A. Fontoura da), *A Marinharia do Descobrimentos* (1934), 2.ª ed. 1939; 3.ª, póstuma, 1960.

Muito importantes todos os trabalhos de Teixeira da Mota. Ver também as Obras de Luís Albuquerque (5 vols), em especial a *Introdução à História dos Descobrimentos Portugueses*, Parte III (várias edições desde 1962).

Quanto à geografia, limitemo-nos a remeter para:

BROC (Numa), *La Géographie de la Renaissance 1420-1620*. Paris, Bibliothèque Nationale, 1980. Mau grado algumas reservas.

BELLEC (François), *Océans des Hommes*. Rennes, 1987.

Infelizmente nenhum estudo sobre a geografia em Portugal. Aguardemos as investigações de Leonor Freire. Para já o seu artigo na *Revista Económica e Social*, n.º 3, 1988.

3.3. Cartografia

CORTESÃO (Armando), *História da Cartografia Portuguesa*. Coimbra, JIU, 2 vols, 1969-1970. Só até o século XV.

Seria indispensável retomar esta história talvez noutros moldes, e sobretudo fazer o estudo de conjunto sobre o século XVI. É preciso reatar a tradição de Duarte Leite (na primitiva cartografia do Brasil) e de Jaime Cortesão (o Brasil nos velhos mapas). Mas atender a que análise das cartas e mapas tem de ter em conta as suas funções sociais-culturais: figurações de prestígio e afirmação política, como o mapa-do-mundo da fra Mauro (1457) ou o Atlas Lopo Homem-Reineis; obras de arte; representações simbólicas ligadas ao destino humano ou aos grandes mitos como o do Paraíso Terreal, Gog e Magog, etc; instrumentos de orientação prática das caravanas e das navegações (ligados a itinerários e guias dos caminhos ou roteiros). O sistema de representação, chamemos-lhe até de projecção (correspondência entre o real a figurar e a figuração) depende dos fins que se propõe; mas a proliferação das navegações e o visar alcançar certas metas leva a elaborar operações de representação que permitam no representado reencontrar os lugares (localização) e saber as distâncias de modo a que a carta sirva de guia para as deslocações efectivas por mar, rio ou por terra. Deve, além disso, dar a forma de continentes e ilhas (por muito tempo estas formas foram convencionais, com alcance simbólico). Mas anotemos que na cartografia desses séculos nunca se desenham as rotas.

Quanto às fontes, lembremos aqui apenas duas colectâneas:

LA RONCIÈRE (Monique de) e MOLLAT DU JOURDAIN (Michel), *Les Portulans-Cartes marines du XIII^e au XVII^e siècle*. Fribourg, Office du Livre, 1984. Alguns erros que conviria corrigir.

CORTESÃO (Armando) e MOTA (A. Teixeira da), *Portugaliae Monumenta Cartographica*. Coimbra, 6 vols, 1960. Reed. (sem nome de autores), Lisboa, Imprensa Nacional, 6 vols + 1 álbum grande formato, 1988. Infelizmente não melhora a 1.ª ed.; não dá, como deveria dar, a leitura das legendas e as listas dos topónimos, e pelas reproduções é muito difícil, ou até impossível, ler, o que inutiliza o instrumento de trabalho.

Portugal e Espanha deveriam unir-se num projecto comum, patrocinado pela UNESCO, no sentido de publicarem o equivalente ao que foi o Atlas do Visconde de Santarém, com os meios aperfeiçoados, de que hoje dispomos, e completando-o de modo a ficarmos com um *corpus* integral.

3.4. Relações de viagens e Roteiros.

Numa lista extremamente longa escolhamos apenas alguns exemplos particularmente significativos.

Entre as viagens anteriores aos Descobrimentos, e para além do inevitável Marco Polo, destaquemos, no século XIV, as de Ibne Batutah, e no XV as de Nicolò di Conti. Não descuremos o conjunto das peregrinações à Terra Santa: Frescobaldi (1385), Bertrandon de la Broquière (1432), Pero Tafur (1435-1439), Jean Thenaud (1515). E depois todo o rico manancial das viagens portuguesas da Índia a Portugal por terra, até o P.e Manuel Godinho (1663). Graças a estes conjuntos constrói-se todo o imenso espaço desde o Levante até à Índia, abrangendo o império otomano, Irak, Irão, até no norte ao Cáucaso e mar Cáspio. Mas voltemo-nos para as aventuras e carreiras marítimas.

Aproveitem-se cuidadosamente as navegações colombianas (tão bem editadas por Consuelo Varela e Juan Gil). Comparem-se com a Relação da Viagem de Vasco da Gama, 1497-1499 ( a necessitar de nova edição crítica que beneficie de tudo quanto há de positivo nas anteriores, mas as corrija). De 1530-1532 temos a Navegação de Pero Lopes de Sousa ao Brasil (ed. J. Morais Barbosa e Teixeira da Mota, Lisboa, 1968). Sem esquecer os Roteiros (diários de navegação) de D. João de Castro. Outra comparação, esta com as viagens francesas: a de Gonneville ao Brasil (1503-1505), as duas de Cartier ao Canadá (1535-1536), que encontramos em:

*Les Français en Amérique pendant la première moitié du XVIe siècle*. Ed. por Ch. A. Julien, Herval e Th. Beauchesne, Paris, PUF, 1946.

As relações de viagens são, em geral, narrativo-descritivas; não se confundam com os diários de bordo (como mostrou Rocha Pinto), tardios em Portugal. Segundo os casos, predomina a intenção narrativa (por ex. Pero Lopes de Sousa) ou a descritiva (Cá da Mosto, a meio de Quatrocentos).

Os roteiros e itinerários (ou guias dos caminhos) não se reportam a uma experiência única, traçam os caminhos para as carreiras, isto é, para as relações regulares, de repetição periódica sobretudo. Salientemos uma vez ainda, o mais antigo conhecido entre nós:

«Este Livro he de rotear s. de todo Portugal e de Galiza atee Sorlinga e Oexamte e das Ylhas e de Guynee». Na colectânea Valentim Fernandes (ed. A. Baião, Lisboa, 1940). A precisar de nova edição organizada diferentemente, com as notas marginais, e crítica. Ao contrário do título, não inclui a parte entre a Galiza e as ilhas Britânicas. É o de estrutura mais simples, não conta com o tempo, e na primeira parte nem com as conhecenças, quanto mais com as paisagens, que aparecem na terceira.

Noutro extremo, teremos, por exemplo:

FERREIRA REIMÃO (Gaspar), *Roteiro da Navegaçam e carreira da Índia, com seus caminhos e derrotas, sinais e aguageis e differenças da agulha: tirado do que escreveo Vicente Rodrigues e Dioguo Afonso pilotos antiguos. Agora novamente*

*acrescentado a viagem de Goa por dentro de São Lourenço e Moçambique*. Lisboa, 1612.

Para terra o equivalente são os «Caminõs» de Villuga para a Espanha e *La Guide des Chemins de France* de d'Estienne, ambos de meados de Quinhentos. Itinerários e roteiros significam que o espaço foi apropriado: sabe-se como ir, e por onde, até onde se quere ir, e sabe-se regressar ao ponto de partida.

Mas a apropriação do espaço não é só a localização e a deslocação. Teríamos assim uma teia de pontos e de linhas a uni-los. Ora o domínio implica algo mais: o território — as áreas, o povoamento, os campos relacionais da populações e com os poderes. Portugal, como Castela, edificaram impérios, com estruturações diferentes, como diferente do império ultramarino castelhano é o europeu de Carlos Quinto. Essas construções assentam nuns quantos pilares — cidades, em geral —, numa rede de vias de comunicação e em territórios que controlam. O que supõe um sistema administrativo — militar, judicial, eclesiástico, fiscal. O império castelhano controla vastíssimos espaços contíguos, mas entre a Península e o Novo Mundo é uma só elipse circulatória de navegação oceânica. Carlos Quinto controla reinos e senhorios de grandes dimensões e alguns de altas densidades, mas as suas ligações essenciais são exteriores ao império — há a França e a Suissa de permeio —, e aliás marítimas, em contraste com o seu carácter terrestre. O império português entretece-se por uma teia de circulação oceânica através de grande parte do globo, mas oscila entre a construção de base urbana — Ormuz, Malaca, Macau — e a construção territorial — Brasil, Ceilão. Marrocos revela as contradições destas políticas: porque nunca houve política de ocupação restrita, mas como só por curtos períodos se dominaram os campos (Duquela, por exemplo), a ocupação restringiu-se às cidades-portos e aos seus arredores.

A construção e domínio do espaço hierarquiza os espaços — o centro controlando as periferias, subordinando parcialmente as semiperiferias (Wallerstein). Enquanto Lisboa pretende manter o senhorio sobre o Oriente, os Portugueses lá organizam as suas actividades à revelia do Reino, mais interessados e empenhados no Grão Moghol, no Pegu, na Pérsia; uma das razões por que a rota do Cabo perdeu importância. Mas Goa tende a controlar por seu turno Cochim, Bengala, até Malaca e Ormuz, também Diu. Assim, há um jogo complexo de contrôles e subordinações, variando no decurso do tempo. E os espaços compreendidos no império modificam-se: primeiro é o Noroeste africano e os arquipélagos, depois engloba-se o Índico e até os mares do Sul, que se perdem por volta de 1570-1600, passando então o Brasil e Ceilão a primeiro plano. Nesta apropriação espacial as fronteiras permanecem algo de instável e indefinido, a não ser quanto ao próprio Reino na Península. Os Portugueses estabeleceram uma rede de alfândegas mundo em fóra, sem que, como seria de esperar, desenhassem uma demarcação fronteiriça — um território nacional, com suas leis, poderes, língua. Distinguem-se antes níveis, configurando-se diferentemente: o religioso, da missionação; o político-militar, com

as bases de cidades-portos-alfândegas; o da diáspora das gentes; o das teias dos tratos. Mas não há dúvida de que estes espaços tantas vezes não coincidentes são tessituras de acções físicas e sociais efectivas. Estamos em plena função do real.

4. Referenciais e referenciações de tempo

Que a construção e representação do espaço fôssem limitadas pela medida do tempo, sabêmo-lo já, pois só com o relógio de Huygens passou a ser possível calcular a longitude, e portanto chegar ao sistema de projecção por coordenadas na esfera. Precedido aliás por outros progressos na relojoaria na Holanda, como o nosso Duarte Gomes sublinhava em 1622 (*Discursos*, f. 132v). Mas não era só aí que a dificuldade surgia. D. João de Castro explica erros dos pilotos no tomarem a altura do sol ao meio dia por se fiarem nos relógios para escolherem o momento da medida.

O tempo enquadra as acções dos homens de Quatrocentos e Quinhentos e sobretudo sob três formas. Por um lado, e acima de tudo, está a salvação da alma, e portanto o tempo sagrado — eternidade e evo. Por outro, é a memória colectiva dos homens, o passado trazido ao presente; muitas vezes também sacralizado, ou da esfera do mítico. E é também o tempo da acção real e do quotidiano. Como, situando-se no espaço, os homens o concebem simbòlicamente, e até em relação com essa eternidade ou o evo — o Paraíso Terreal —, colocando-se no tempo de igual modo o referencial fundamental é o da salvação — do sagrado.

4.1. Os Reportórios dos Tempos

Os primeiros guias são pois os Reportórios dos Tempos ou Cronografias. Na base, o Lunário de Bernardo de Granollach, de Barcelona, com a 1.ª ed. talvez em Itália em 1485, a 2.ª em Zaragoza (em castelhano); depois proliferam — Lyon, Veneza, Roma, Nápoles. Daí vem o *Reportorio de los Tiempos*, de Andrés de Li, judeu de Zaragoza, que o inclui mas desenvolve. É editado em Barcelona em 1513 (reimpressão fac-similada por Rubió y Balaguer, Barcelona, 1948). E deste virão os seguintes. Contém tábuas astrológicas para os dias de comprar e vender, emprestar, casar; relaciona os signos com as partes do corpo humano. (Sobre estes primórdios, Millás VALLICROSA, *Nuevos Estudios*, 1960, pp. 311-315).

Nele se baseia o *Reportório dos Tempos*, de Valentim Fernandes, 1518, com edições várias (por ex. 1552), e depois a *Chronographia* de Jerónimo de Chaves, Sevilla, 1550). Citemos ainda a *Chronologia*, Coimbra, 1554. Vejamos pois o que é o tempo. Antes de mais, a eternidade: sem princípio nem fim, onde não há sucessão, e portanto não se distingue passado nem porvir. Já o evo tem princípio (a creação dos Anjos), mas não fim; é a medida do céu, e das almas (a imortalidade). E por último o Tempo: a parte do evo desde a creação do céu e da terra até o presente, e desde o presente até o final do mundo. Assim discorre Jerónimo de Chaves. Valentim Fernandes precisa e aproxima: «Tempo não he al senã hũa conta ou medida certa que do contino rodeo do ceo se colhe e alcança.»

Da Eternidade — fóra do tempo — ao tempo dos homens os Reportórios ou Cronografias traçam duas linhas de passagem. São, por um lado, as Idades do Mundo — todo o passado mítico-transcendental: a 1.ª até o Dilúvio, a 2.ª do dilúvio a Abraão, a 3.ª até David, a 4.ª até o cativeiro de Babilónia, a 5.ª até o nascimento de Cristo, a 6.ª leva ao Juizo Final. Mas, a esta linha exposta por Jerónimo de Chaves, contrapõem-se variantes: a Chronologia de 1554 considera a 3.ª idade de Abraão a Moisés, depois de Moisés ao Êxodo, a construção do Templo marca outra divisória. As durações estimadas para cada Idade e para o total também variam, entre 4 000 a quase 7 000 anos. Fernão Lopes, a propósito da Revolução do Mestre de Avis, falará (não se esqueça Joaquim de Fiore) na 7.ª Idade, que seria de renovação — e não, como Camões repetirá da 6.ª e final, «O Mundo enfermo e lento» (*Lusíadas*, V, 2). Seja como fôr, essas Idades sagradas do Mundo lançam a ponte para a história humana através de outros mitos: Tubal povoando a Hispâneia, Ulisses fundando Lisboa, os Lusitanos. Mas os Reportórios entram decididamente no tempo dos homens: é o Catálogo dos imperadores romanos até Carlos Quinto, o dos Sumos Pontífices, os dos Reis de Espanha (desde o neto de Noé, Tubal). É o fio condutor que perpassa pela Crónica Geral de Espanha, trecentista, e seguirá por crónicas como a de Duarte Galvão e Acenheiro.

Mas os Reportórios, ligados à teologia e à astrologia, desenvolvem ainda outros temas conexos ao tempo: os signos; o Regimento da declinação do Sol; o Calendário; o Regimento da estrela do Norte; o círculo solar; o áureo número; o cômputo da Páscoa e festas móveis até 1600. Mas alguns, por exemplo Jerónimo de Chaves, explanam a máquina do Mundo, os continentes (inclusivé o Novo Mundo). Enquanto a mítica do Cronos modela a poesia quinhentista na sua obsessão do mudável, este outro fio leva ao tempo da acção real e do quotidiano.

4.2. As crónicas e relações — a narrativa

Com Saturno e a invenção da agricultura entra-se no tempo da memória e mensurável. Garantir a persistência do passado no presente e no porvir é o fim da cronística, a narração do tempo transcorrido. Memória do passado e lição para o futuro. Os dois vectores que a marcam essencialmente. Como se diz na *Chronica do Condestabre*: «Antigamente foy costume fazerem memória das cousas que se faziam: assy erradas como dos valentes e nobres feitos: dos erros porque se delles soubessem guardar. E dos valentes e nobres feytos aos bõos fezessem cobiça aver per as semelhantes cousas fazerem». (Prólogo. Depois de 1452). E frei João Álvares, na *Vida do Iffante Dom Fernando* (1460?) confirma: «A memória das cousas passadas dá conhecimento para as do presente e avisamento das que som por vir.» Busca-se a «perpétua memória», que os antigos continuem a viver «no mundo por booa fama»; as escrituras serão assim lembrança «por ensinança e doutrina de nós todos». A história é a memória dos feitos pretéritos e a mestra da vida — neste ponto insistem Rui de Pina (*Crónica de D. Duarte*) e Castanheda, em 1551; e ambos, por isso mesmo, consideram que convém aos, e deve ocupar-se mais dos reis e príncipes que

dos homens privados. Mas esta história busca a fidelidade ao que aconteceu, escrever com toda a verdade, pureza e inteireza, como jura fazê-lo o cronista António Pinheiro em 1548. Por isso frei Vicente do Salvador (*História do Brasil*, 1627, Dedicatória a Severim de Faria) destaca três eixos nos livros históricos: luz da verdade; vida da memória; e mestres da vida. Mais de um século volvido, a *Aula da Nobreza Lusitana* (vol. V, Liv. I, 1754) retoma estes mesmos termos.

Mas à reconstrução da memória do passado contrapõe-se, em parte, a construção da memória do presente para o porvir. Assim Zurara, na *Crón. Conde D. Pedro*, liv. I, cap. I (1463), considera que «a principal parte do meu encarreguo he daar comta, e razão das cousas, que pasam nos tempos de minha hydade, ou daquelles, que pasaram tam acerca, de que eu posso aver verdadeiro conhecimento»: isso é que é crónica, o mesmo é dizer: tempo, feitos temporais. Mas já no século XVI a feitura da História podia visar a fundamentação de opções políticas. É o caso da *História dos Cercos de Malaca*, de Jorge de Lemos (1585), que estuda os três cercos de 1574-1575 postos pelo Achém e pela rainha de Japara a fim de fundamentar o impearativo estratégico da conquista do Achém e da importância de Malaca.

As crónicas podem conter testemunhos (e até do próprio cronista) mas são já construções de segunda mão, reflectindo a mentalidade do cronista e do círculo social que serve, as suas possibilidades de recolha de fontes e a fidedignidade com que a faz, a ferramenta de que dispõe para as peneirar. Por outro lado, traduzem a cultura dominante, geralmente a preferência pelos feitos de cavalaria, pelas façanhas dos nobres ou acções dos príncipes; aceitam as ideologias do meio em que são elaboradas — por exemplo, o espírito de cruzada — mesmo que não correspondam à realidade ou que esta seja mais complexa. São as crónicas muitas vezes obras oficiais ou oficiosas, o cronista trabalha para o rei ou para uma côrte senhorial; só deixam assim transparecer aquilo que não prejudica ou convém, omitem o que desagrada.

A primeira crónica relativa à expansão é:

BOUTIER (Pierre) e Le VERRIER (Jean), *Le Canarien* (cerca 1425). Relata a conquista das Canárias por Jean Béthencourt e Gadifer de La Salle, no começo de Quatrocentos. Contém excelentes descrições da ilhas e dos guanchos. Como narrativa, é enviezada pelas lutas políticas entre conquistadores. Utiliza, e até transcreve a literatura «mítica», como o *Libro del Conoscimiento* dos franciscanos peninsulares. É a primeira obra com iconografia exótica das viagens marítimas. Ed. Cioranescu e Serra Ràfols, 1960.

ZURARA (Gomes Eanes de), *Crónica da Tomada de Ceuta*. Ed. Esteves Pereira, Lisboa, 1915. Acabada em 1450, começada no ano precedente, baseia-se nas informações orais dadas pelo infante D. Henrique. Deve ser remodelação de crónica anterior (segundo José Saraiva, de Fernão Lopes) que por seu turno teria utilizado informações orais dadas pelo Regente D. Pedro. Inicia o ciclo destinado ao panegírico do infante D. Henrique e a apagar a figura de D. Pedro. Provàvelmente foi retocada depois de 1460.

*Chrónica do conde D. Pedro de Menezes*. Nos «Inéditos de História Portugueza, da Academia», t. II, 1792. Trata do período 1415 a 1437. Iniciada em 1458, concluida em 1464. Deve basear-se em crónica anterior, desconhecida (talvez a crónica geral do Reino). É uma crónica de cavalaria, mas fornece indicações preciosas sobre os outros aspectos, e até o quotidiano, bem como o comércio e a piratária.

*Chrónica do conde D. Duarte de Menezes*. Ed. por Larry King, UNL 1978. Abrange os feitos de 1458 a 1464 (incursão atrás, a 1437). Escrita de 1464 a data posterior a 1468. Zurara visitou algumas praças marroquinas para conhecer directamente os locais de acção.

*Chronica dos Feitos de Guinee*. Publicada pelo Visconde de Santarém em 1841. Nova ed. por José de Bragança, Porto, 1973. Indispensável edição diplomática e edição crítica rigorosas, pois não há nenhuma satisfatória. Datada de 1453, provàvelmente, em parte, é posterior a 1460 ou engloba elementos posteriores. Parece integrar uma crónica dos feitos ou panegírico do infante D. Henrique, e uma crónica dos feitos da Guiné, o primeiro talvez de 1453. A segunda deriva de uma Crónica de Afonso de Cerveira, desaparecida, porque representaria possìvelmente a orientação política do Regente. A obra de Zurara faz parte do ciclo que visa exalçar D. Henrique e escamotear a governação de D. Pedro. Vai só até 1448, e tem como fito narrar os feitos de armas nas partes a sul de Marrocos, e não os descobrimentos e navegações comerciais; imperfeitamente informada, mal ordenada, com contradições. Deficientíssimas estimativas das distâncias, quase nada sobre a arte de navegar, pouco sobre os tratos. A introdução de L. Bourdon à tradução francesa perspectiva mal as questões. O único estudo que vale é o de Duarte Leite, a completar pelo de Joaquim de Carvalho quanto à erudição de Zurara.

ÁLVARES (frei João), *Chrónica do infante Santo D. Fernando*. Ed. Mendes dos Remédios, Coimbra, 1911. Posterior a 1451, foi encomendada pelo infante D. Henrique e entra no seu plano de conquista de Marrocos. Pertence também à hagiografia. Algumas, raras, indicações sobre Marrocos (penetração comercial cristã; um movimento social-religioso no reino de Fez, comparável ao posterior de Savonarola).

As Crónicas do Reino de Rui de Pina e Garcia de Rèsende contêm escassas informações sobre as navegações. Mas a relativa a D. Duarte é importante quanto ao fracasso de Tânger (mas vejam-se os estudos de Domingos Maurício), e as outras elucidam-nos sobre as lutas sociais-políticas em Portugal. Quanto à expansão em si mesma, é preciso saltar para as crónicas quinhentistas — João de Barros, Lopes de Castanheda, Gaspar Correia, e até as de Damião de Góis (que utilizou a Relação de Cà da Mosto). Mas há que completá-las pelas Relações de certos feitos — cercos de Diu, por exemplo, ou os de Malaca — ou crónicas parciais:

PEREIRA (António Pinto), *História da Índia no tempo em que a governou o Visorei Dom Luís de Ataíde*, Coimbra, 1617. Reimpressão fac-similada, Lisboa, INCM, 1987.

E é claro que quanto ao Oriente da segunda metade de Quinhentos, os alicerces são-nos dados por Diogo do Couto — mas continua a faltar edição crítica.

Notemos agora que a partir de 1560 a cronística escasseia e se transforma. A historiografia de base crítica e que é narração de acontecimentos reais — memória das cousas passadas à luz da verdade — recua, e ressurge o fio que enraiza nas crónicas míticas como a de Duarte Galvão e Acenheiro, fio que as cronografias mantiveram e em outras formas literárias persistiu (por exemplo, a Descrição de Lisboa de Góis, os Lusíadas). Deixando-se permear por novos mitos, como as Côrtes de Lamego, o sebastianismo. Dos Diálogos de Pedro Mariz a Faria e Sousa, estamos longe da largueza de horizonte, do interesse pelas civilizações outras e do rigor da trama narrativa de um Barros ou Castanheda. Essa trama tinha procurado assentar na precisão das datações (ano, mês, dia) e das durações — numa cronologia como operatória do saber humano (mesmo que se mantivessem discrepâncias de calendário, e só em 1582 a reforma gregoriana procurasse acertá-las). Se a cronologia — o domínio do calendário — foi o fundamento da cronística — da narrativa dos acontecimentos em sucessão —, os grandes cronistas combinam-na com a descrição de terras e gentes, procurando compreender os outros e participar na memória do seu passado. E, tìmidamente embora, esforçam-se por sobreporem ao narrar o explicar — encontrar as razões das acções humanas. O que se perde com o avanço do excurso mítico, conquanto mitos como o da decadência (que se afirma a partir dos anos 70) tendam para uma função explicativa. Por outro lado, destaquemos que a narração se constrói com personagens e massas anónimas. Mas é ou a memória do passado ou a memória que o presente quere transmitir ao porvir.

4.3. O tempo da acção e do quotidiano — o relógio

A datação e a duração são as referenciações temporais de base na existência e feitos dos homens de Quatrocentos e Quinhentos. Porque o calendário comandava os trabalhos agrícolas, logo o que contavam eram as estações, os meses, as semanas, os dias de sol a sol; como nas deslocações são as jornadas e as monções (a época de viajar). Mas a mercantilização, com as feiras e mercados, as letras de câmbio, os prazos de entrega e pagamento e as épocas de procura, tornam Mercúrio, deus das mercadorias e das moedas reitor (diz Gil Vicente), o senhor do tempo dos homens. Datas de partida das armadas, segundo ventos e correntes variando ao longo do ano; estima da duração das viagens para calcular os mantimentos a carregar a bordo. E o futuro, com as moedas, a entrar nos cálculos e decisões presentes. Mas se o tempo do calendário é que ritma essencialmente o bulício dos homens, há já que organizar as actividades ao longo do dia — servir-se do tempo do relógio. Desde logo para aproveitar as marés na entrada e saída dos portos. Mas também para as horas de abertura e encerramento das instituições — Casa da Mina, Casa da Índia, Casa da Moeda, Armazéns, Contos, Matrícula... E a bordo para a rotação dos quartos de vigília.

Apontemos um ensaio sugestivo:

CIPOLLA (Carlo), *Clocks and Culture: 1300-1700*. London, 1967.

A importância que o relógio adquiriu ressalta bem do «Breve Sumário da História de Deus» de Gil Vicente (1527). O Anjo entra «com hum relogio na mão», acompanhado do Mundo e do Tempo; e transmite a ordem de Deus a este último: tempere bem este relógio, que Ele lhe dá, das vidas; cumpridas as horas, o Tempo e relógio despedirão as almas. Mas enquanto este relógio divino não se destempera, os das cidades nunca dão horas certas, como se vê no *Amadis* (1533). Desde meados do século XIV difundem-se de facto, instalados nas torres, os relógios mecânicos de báscula, quando até aí apenas se empregavam os de areia (clepsidras) ou os de sol, cuja difusão também será grande. Na Casa de D. João I havia um mestre do relógio, Colim, em 1402. D. Duarte refere que estão a vir relógios de Inglaterra, mas por eles «se pode bem saber o tempo da mea noite solamente». Em finais do século distinguiu-se como relojoeiro frei João da Comenda, que fez onze relógios para conventos (Sousa Viterbo, *Artes e Artistas*, 2.ª ed., p. 44). E as referências vão multiplicar-se no século XVI. Por exemplo, a cidade de Angra tinha um relógio que foi levado no assalto do marquês de Santa Cruz (Archivo dos Açores, II, p. 114, 1585). O consulado dos mercadores de Burgos tinha um «rrelox» e ao seu serviço um relojoeiro encarregado de «concertar-le». No mar desde cedo que a bordo se levam relógios. Em 1416 tem um a nau *Sam Cristovam* que regressa de Ceuta. Em 1461-1462 uma galé de Proençais no Estreito leva relógio de areia. Na viagem de Nuno Tristão à Índia, a nau *Santiago* leva um relógio com seu sino. Que proliferaram também os solares, a abundância de literatura técnica demonstra-o:

Pero ROIZ, *Libro de reloges solares*. Valencia, 1575.

FIGUEIREDO (Manuel de), *Chronographia*. Lisboa, 1603. Ff. 274-284.

VILHEGAS (Diogo Henriques de), *Breves Compendios da fabrica, regra ou fundamentos dos relogios, da geometria practica, da arithmetica practica por um novo modo agora inventado. Breves regras da perspectiva. Regra de tres. Raiz cubica. Raiz quadrada e proporções*. Ms. na Livraria do marquês de Castelo Melhor, n.ª 329.

COSTA (António Carvalho da), *Tratado compendioso da fabrica, e uzo dos relogios do sol, dividido em quatro secções*. Lisboa, Craesbeck de Mello, 1678.

Em 1620, em Lisboa Nicolau de Oliveira regista 3 relojoeiros de sol e outros três de ferro. Aliás as notações da hora do dia tornam-se mais frequentes na literatura.

O tempo suscita outros problemas que não só a data, hora, duração. Os homens vivem em multiplicidade de tempos, com ritmos assincrónicos, como já o visconde de Coruche se apercebera e Gurvitch e Braudel aprofundaram. Até que ponto surge a consciência da mudança, e as novidades são aceites ou rejeitadas? Depois do entusiasmo pelas «novas novidades» com a expansão, a sociedade parece estabilizar-se e a mentalidade fechar-se; e da «Jornada del Rei D. Sebastião às partes de África» (1583-1595) à «Arte de Furtar» (1652) e ao testemunho de Gorani (1765) condenam-se as novidades, combatem-se as mudanças.

5. Descrições e paisagem. As informações.

Se as narrativas de acontecimentos nomeiam as personagens, têm também de localizar (e datar) as acções, nem que seja tão-só pelos topónimos e um ou outro pormenor do meio particularmente relevante (a serra que se escala, o rio que se atravessa a vau...). Frequentemente as crónicas prestam atenção ao ambiente em que se desenrola a acção, quando não chegam a derivar os resultados das suas características. Na *Crónica do Feitos de Guinee* inclui-se uma descrição das Canárias e outras do Sáara norte-atlântico. As crónicas de Zurara relativas a Ceuta e Alcácer dão preciosas informações sobre as comarcas adjacentes. Mas nem sempre assim é. A *História do Cercos de Malaca* (1571-1575) de Jorge de Lemos, 1585, embora relatando com certa minúcia, não debuxa nenhum dos quadros em que os combates se deram.

Vimos o papel dos roteiros e itinerários na construção do espaço. Pode dizer-se que exprimem os factos de repetição nas viagens: a maneira de alcançar o porto desejado e de voltar ao de partida. Por isso a sua textura resume-se aos rumos, às distâncias estimadas, depois às conhecenças (que estabelecem a transição para as paisagens, como verificámos em *Este Livro he de Rotear*) e mais tarde apontam-se as latitudes; há uma enumeração ordenada de topónimos. Por exemplo, o caminho que fazem os mercadores que levam a especiaria de Ormuz para Tripoli da Síria (em *Livro que trata das Cousas da Índia e da China*, 1548): da Índia vão ter a Ormuz, e daqui por mar a Bassorah, onde se pode escolher entre dois caminhos: atravessar o deserto árabe até Damasco, ou subir o rio até Baghdad e pelo noroeste ir ter igualmente a Damasco, em 18 dias. O primeiro é mais curto, mas porque infestado de ladrões e salteadores a Porta proibiu as cáfilas e caravanas de especiarias de o seguirem (estamos nos anos 40 do século). Mas em vez de entestarem directamente a Trípoli de Síria, o Turco incitava-os a passarem por Alepo, que vai conhecer uma prodigiosa ascensão; daqui em quatro dias podem descer a Trípoli ( com o tempo virão os mercadores mediterrâneos logo a Alepo). Mas sigamos agora o caminho de Vijayanágar às minas de diamantes (de Golconda), ao todo 14 léguas. Andadas três, está-se em Radique, tendo passado por muitas vilas pequenas; mais duas levam-nos a Cortiná, lugar de lavradores; adiante outras duas é Balary, no sopé de uma serra, onde há um tanque de água. Na segunda jornada percorrem-se campos com aldeias e povoações pequenas, até à mina. Só interessa o que traça o itinerário e o que serve ou pode prejudicar os viajantes (água, abastecimentos, povoados, nómadas).

As relações de viagens anotam evidentemente as indicações itinerárias ou roteirísticas, mas em geral detêm-se, pelo menos de vez em quando, a descrever o aspecto do meio e sobretudo as cidades que escalam. Em 1522 António Tenreiro vai na embaixada de Baltazar Pessoa ao Sofi: passados de barco de Ormuz ao Bandel, caminham ao longo do mar 5 ou 6 léguas, por terra despovoada, até uns poços de água, num pequeno palmar. Na segunda etape andam três jornadas até um caravançará abo-

badado, com quatro portais; junto, uma cisterna grande, mas entre o palmar há também poços de água doce. A caminho de novo, afastam-se do mar, e vão duas jornadas por terras desertas e vales, onde acham alguns palmares e poços de água doce, e assim chegam a Lara (cap. II). A notação campestre começa a enriquecer-se, mas é a pintar as cidades que Tenreiro se compraz — sem esquecer as vidraças de Xiraz. Daquela destaquemos «terra chã», «serra áspera».

Se as relações de viagens se enriquecem com quadros urbanos e também rurais, pois se ligam tanta vez ao desejo de ver mundo, são apenas um dos vectores da construção e apropriação do espaço, que se realizam em diferentes níveis e com diferentes âmbitos, e vão assim escalonar andares de recaptura perceptiva do real. Para já, distingamos:

a. A referenciação — com o conjunto de indicadores de posição, direcção, distâncias.

b. A enumeração — de topónimos, de monumentos, etc.

c. A acumulação de características (com a selecção das conhecenças).

d. A descrição pelas funções — isto é, a adequação das cousas e lugares às condutas ( o porto, o rio, o cabeço, o poço de água...). Trata-se muita vez de apreensão técnica.

e. A reconstituição de apercepções globais — a descrição que leva a reconhecer, ou na ausência a evocar a realidade concreta, reenviando a percepções possíveis. A descrição supõe a referenciação, e por vezes até a enumeração ou o debuxar pelas funções. Implica um conjunto de descritores: Localização e posição; Distâncias; Dimensões (áreas, volumes); Formas; Côres e seus matizes; Atmosfera (luminosidade, nebulosidade, tons de céu e sua influência nos tons das cousas — vejam-se os maravilhosamente coloridos Açores de Raul Brandão); as Funções (condutas).

f. A apreensão das totalidades político-civilizacionais e de regiões vastas na geografia da terra. Liga-se ao mundo perceptivo pela viagem possível para sucessivamente ir assimilando uma realidade a tornar depois sincrónica. Parte-se da orografia, hidrografia, solos; debuxa-se o manto vegetal, apresenta-se a geografia da produção; logo a fauna, a criação de gado; traça-se o povoamento, as redes de cidades, aldeias, a capital; mostra-se o edificado — edifícios e monumentos; arrolam-se e apresentam-se objectos, instrumentos, armas; vêem-se os outro aspectos da produção; segue-se a circulação de bens, gentes, a teia das rotas e pistas; como se compõe a sociedade — as castas, os religiosos, os senhores, os mercadores, os pescadores, os camponeses, e também os grupos étnico-religiosos — mouros e cristãos, budistas, etc; não se esquecem aliás os diferentes cultos, crenças, ritos; nem os poderes políticos, e a história desses povos e estados.

Da acomodação e apreensão dos espaços ao rés do solo e à flor das águas chega-se assim aos grandes espaços sociais, económicos, religiosos, institucionais; da construção técnica à construção intelectual. Mas na experiência de navegadores e daqueles que seguem nas cáfilas, como na elaboração de escritores e pintores, pareceria que,

mais imediata, estaria a invenção da paisagem. Reynaldo dos Santos pendia a crer que tal sucedera. Contrastando a pintura portuguesa, de raros fundos de ouro, e que seria mais naturalista, mais íntima, com a espanhola, sublinhava: «É o que explica a frequência da paisagem entre nós, rara na pintura espanhola de Quinhentos. É preciso chegar ao século XVII para ver um Velazques (em cujas veias corria sangue português) azular os fundos com evocações do Guadarrama. Os segundos planos da nossa pintura, diferentes da paisagem convencional das Flandres e dos ouros fulvos da Espanha, têm um sabor de terra portuguesa que por si só confere originalidade e autonomia à escola e ao sentimento que os gerou.» (*Primitivos Portugueses*, p. 45). Não é fácil subscrevermos estas palavras de Reynaldo dos Santos. A paisagem irrompe com fôrça na iluminura francesa e borgonhesa dos séculos XIV e XV — lembremo-nos dos Livros de Horas. Aparece, sobretudo a urbana, como fundo de tantos quadros flamengos, mas também italianos do Renascimento. Vimos já que os aspectos das cidades se multiplicam em Quatrocentos, o album de Schedel representa uma primeira afirmação do urbano enquanto tal; o Livro das Fortalezas, de Duarte de Armas (1516) vai na linha da representação do urbano. Ousaria no entanto atribuir a «invenção» da paisagem a Albrecht Dürer. Não são só os elementos da paisagem — as flores, os bichos, embora tão importantes. É a paisagem como um todo — um pântano (1497), uma aldeia (1500), uma pedreira, o porto de Anvers, a capela e o campo de Nuremberg (1494), a visão de Innsbruck ou a da catedral de Aix (1520) (As reproduções podem ver-se na obra de Marcel Brion, Paris, 1960). Dir-se-ia estarmos a entrar no impressionismo, com as gradações da atmosfera, as tonalidades de que as cousas se revestem consoante a luz e a sombra, as formas afirmando-se menos pelo recorte do que pela impressão global como são apreendidas. Aqui a paisagem é algo cuja subtileza de percepção o pintor procura sugerir-nos em plena autonomia (e não em fundo ou complemento de um quadro; como dela está ausente a intenção simbólica). Mas não se trata de invenção isolada de Dürer. Pela mesma altura na Flandres um Gérard David pinta igualmente os primeiros quadros flamengos de representação ùnicamente de paisagem: assim «A floresta», com o mundo da água e do sub-bosque (*Les Primitifs Flamands*, Bruxelles, catálogo de Exposição na Orangerie, 1947).

Voltemo-nos para Portugal. A iluminura é frequentemente de feitura flamenga ou assenta em cartões que traduzem as paisagens dos Países Baixos (a charrua, a forma do moinho,...). Por outro lado, na pintura e gravura portuguesa os fundos são geralmente os convencionais (simbólicos) — os penhascos azulados, as ruínas. O Tejo aparece na Lisboa da Crónica de D. João I ou no Martírio de Santa Auta, as actividades económicas numa das aberturas das Ordenações. Um ou outro pormenor nas pequenas iluminuras dos Códices manuelinos, ou nos forais. É muito pouco. E a paisagem exótica? As aldeias de palhotas no mundo guineense, os papagaios brasileiros, no mapa dito de Cantino (1502); o espantoso Brasil e o mundo árctico da rena no Atlas Lopo Homem — Reineis (1519): é a contribuição da carto-

grafia. Sem dúvida João de Barros (*Ropica Pnefma*, 1532) inclui a paisagem, que «tem perspectiva e natural», e é mais contemplativa, entre as formas de pintura: ou seja, o nu, as drapagens, o fantástico, ora imitando a natureza ora seguindo a fantasia sem ordem. Mas nem a presença do meio natural nem a desordenada fantasia parecem marcar a arte portuguesa dos Descobrimentos nem depois. Decididamente há que esperar pelos Holandeses para que a paisagem se imponha como forma maior e até banalizada.

Se não a encontramos a registar pictòricamente essa descoberta do mundo, como esperaríamos talvez, também não parece que marque a produção literária. Rodrigues Lapa rastreava-a no Cancioneiro de Rèsende como expressão de estado de alma. O mesmo é dizer que ausente como paisagem pròpriamente dita. A poesia, particularmente, mas também a produção em prosa repetem-se em estereótipos, qualificam por adjectivos de carácter afectivo ou ligados a sensações de tonalidade afectiva. Formas, côres, tonalidades, luz e sombra, impressões fugidias faltam quase sistemàticamente. A descrição não singulariza o que é descrito, não pretende sugerir complexos de percepções possíveis. O Mondego do soneto de António Ferreira poderia ser qualquer rio:

> «Mondego, tão soberbo vais da vista
> Da tua fermosa ninfa, que parece
> que quanto achas diante, se oferece
> Recolher-te, sem haver quem te resista.
>
> Que té o Oceano grande (que a conquista
> Nossa tem feito humilde) te obedece,
> De ali te leva ao Indo, e se engrandece
> O Gange, e Nilo, de que a tua água é vista.
>
> Tétis com suas ninfas te acompanham,
> Por honra desta ninfa em ti criada
> E por todo seu Reino a vão cantando.
>
> Estas tuas águas rogo, em que se banham
> Os seus cabelos de ouro, que cantada
> Seja por lá também a pena, em que ando.»

O recurso à mitologia, o abuso da alegorias, inserindo e hipertrofiando a forma humana na natureza, não podiam deixar de obstar ao desenvolvimento da paisagem como percepção desantropomorfizada. Com elas, o real permanece indefinido, os objectos das descrições interpermutáveis — como o Mondego de Ferreira, que poderia ser o Ganges. Um autor prolixo mas tanta vez incisivo, Jorge Ferreira de Vasconcelos, descreve Lisboa e o rio comparando-os a uma ave, que se limita a orientar

o espaço; adjectivação encomiástica, sem nenhuma precisão — poderia não se tratar de Lisboa nem do Tejo (*Memorial da Távola Redonda*, 1567, cap. 46). Mas temos Camões a «pintar-nos» a aurora:

> «Quando a formosa aurora mostra a fronte,
> Alegra toda a terra, vendo o dia;
> Quando Febo aparece no horizonte,
> Manifesta tambem grande alegria.» (Écloga 2)

Quer dizer: nem o clarear, nem o surgir das côres e das formas, nem a magia dos jogos luminosos. De novo o mito a interpor-se.

Em Portugal, se na pintura não se caminha para a paisagem, já nas obras literárias, relações de viagens, descrições de todo o tipo, não só aumenta a precisão descritiva, como tende a tentar-se dar esse mundo das percepções possíveis. Precisão descritiva: baste incitar a ler a descrição da Casa Santa de Jerusalem, por frei Pantaleão de Aveiro (1565, cap. XXII): as colunatas, as grades de ferro, as imagens de mármore, as portas. A influência italiana vai empurrar no sentido de alargar a paleta descritiva. É Sannazzaro levando Samuel Usque, ao dar-nos o quadro do Poente, a mesclar o jogo das côres com os lugares comuns: «variando o céu de inflamadas nuvens, ũas louras da côr do puro ouro de Ofir, outras sanguíneas qual a fina escarlata e preciosos rubis, entre negras algũas, como longos raios, muitas como montanhas de neve ou de branca lãa escarmeada sobre verdoengas águas do mar»; mas os campos são verdes, e por eles recolhe o gado pascendo, passa uma «formosa várzea» até às choupanas (Diálogo I). É quase imperceptìvelmente que a paisagem se vai insinuando. Pero Roiz Soares, no seu Memorial, descrevendo a vinda da armada inglesa sobre Cascais, compara a vista do castelo: «o mais fermoso arvoredo do mundo coalhando o mar». (1589, cap. 89). Quere-se um ponto de chegada? Temos Subserra, descrita por Severim de Faria (Jornada, 1609): «He este sítio saníssimo, e não morrem os homens nelle senão de muy larga idade. A causa disto he a subtileza dos ares ao amparo que lhe fazem outros montes, que tem defronte dos ventos perniciosos; ajuntasse a isto a variedade que tem de aspectos e vistas para toda a parte, porque defronte lhe tomam os orizontes ao longe hũ monte pouquo erguido cuberto todo de oliveiras e branqueado de quintas com diferença de verduras, o qual parando no Tejo descobre grande parte delle com toda a Villa de Alhandra, e passando as liziras alcança a vista quanto pode dos campos do Alentejo; nas costas lhe fica a Serra de mato pardo e penedias que também tem sua graça para variar de vistas...». Passado um século, na *História dos Mosteiros, Conventos e Casas Religiosas de Lisboa* (ed. Lisboa, 1950, t. I), descrevem-se as vistas que de Santo Eloy se tem sobre o rio e o movimento de navios, como sobre os arredores. As Memórias Paroquiais dos anos de 1750 contêm, do Minho, descrições bem superiores às de Camilo. Mas na pintura é preciso esperar pelo século XIX bem adiantado.

O problema da paisagem foi pela primeira vez bem colocado por:

CLARK (Kenneth), *Landscape into Art*. Pelican Books, reed. 1961.

A completar, quanto ao espaço, por:

FRANCASTEL (Pierre), *Peinture et Société*. Paris, Gallimard, 1965.

Quanto a Portugal, não há adequada problematização. Pensá-la a partir de:

*História da Arte em Portugal*, vol. II. por Mário Chicó, M. J. Mendonça, Fernando Pamplona, Damião Peres. Porto, 1948.

A obra inovadora e sugestiva, infelizmente só para o século XV e para a literatura, é a de Maria Adelaide Chaves, já citada. Um conjunto de estudos sobre casos em diferente países, mas na época dos Descobrimentos:

*Le Paysage à la Renaissance*. Coordenação Yves GIRAUD. Éditions Universitaires, Fribourg, 1988.

A grande contribuição portuguesa situa-se na apreensão e explanação dos espaços sociais-políticos e civilizacionais. Não se trata necessàriameante de descrições, mas tambem de informações, por vezes em resposta a perguntas. Vê-lo-emos no § 7.

6. Afirmação do índividuo — o retrato e a biografia

A paisagem abriu caminho pela laicização da pintura e do texto, desprendendo-o do simbólico (sagrado, mítico). Traduz portanto uma transformaçaão social-cultural, de novos meios com valores anti-tradicionais. Na acção política e social estes séculos abrem também o caminho da laicização, do distanciamento quanto a valores transcendentes e de afirmação das opções individuais. Sem dúvida os laços senhoriais continuam a entretecer a posição e possibilidades dos indivíduos, mas esses laços mercantilizam-se, os espaços de acção alargam-se ao globo tornando difícil o controle, e, imbricadas embora nos antigos estados ou ordens e subtotalidades, novas subtotalidades irrompem e marcam com o seu cunho o contexto. Costumamos falar do cavaleiro-mercador; mas nas parentelas uns são mercadores, outro oficiais do Estado, outros nobres ou cavaleiros, e assim a promoção individual vê-se facilitada e o indivíduo mais senhor de seu destino. Para além da teia social em que deste modo pode manobrar menos peado, a afirmação do indivíduo marca-se em novas creações culturais. É, por um lado, o retrato, que da subalternidade do dador no quadro religioso adquire autonomia — visa dar-nos o indivíduo como tal, na sua singularidade (sem esquecer a sua função). São, por outro lado, as memórias ou diários pessoais, que frente à memória colectiva mantêm e preservam para o futuro o destino de cada qual. E por fim as biografias, em que outrem nos restitui a vida de alguém, porque a considera exemplar ou porque lhe parece importante para a marcha das cousas, e até para conhecermos o biografado como pessoa.

6.1. O retrato

O retrato autónomo, às vezes ainda em postura religiosa (lembre-se o de D. João I), aparece como representação da família real e dos grandes senhores (duques, bispos,...). Têmo-lo em Flandres desde o 1.º terço de Quatrocentos.

Lembre-se que Van Eyck veio a Portugal retratar a futura mulher do duque de Borgonha. No Museu de Dijon vemos os duque Filipe o Bom e seu filho Carlos retratados em desenho. Mas o círculo alarga-se rapidamente. Jan Van Eyck pintou o cónego Van der Paele num quadro da Virgem (1436) e Nicolas Rolin, chanceler de Borgonha e Brabante e senhor de Autun, sentado frente à Virgem. Roger van der Weyden (que morreu em 1464) retratou não só António, o Grande Bastardo de Borgonha, como Philippe de Croij, Laurent Froimont e outro (em posição de oração). Memlinc (que morreu em 1494), além do extraordinário par de Guillaume Morel e Barbara van Vlaedenbergh, deixou-nos outros rostos. Já do século XVI arrolemos tão só Jan Gossart, Jan Mostaert, van Orley. E tenha-se em conta que o chamado Mestre de Frankfurt se auto-retratou na companhia de sua mulher. Mas também em relação ao retrato devemos trazer a primeiro plano a contribuição decisiva de Dürer. Na verdade, a sua galeria de retratos abrange desde o imperador Maximiliano a um chefe de movimento religioso como Melanchton, ao supremo *clerc* do humanismo, Erasmo, e ao capitalista Fugger. Mas também retrata a negra Catarina (1521), o Pai e a Mãe, a família. E os auto-retratos sucedem-se desde os 14 anos, numa clara afirmação da dignidade do artista e do homem. No século XVI multiplicam-se os retratos de cavaleiros, mercadores, síndicos das corporações, escritores e pintores (como Cervantes e Lope de Vega, Velásquez e Murillo, já no século XVII). Mas o Seiscentismo descobrirá até os maltrapilhos e pobres, os soldados e artífices. Aliás é o quotidiano que conquista um espaço importante — e já um Thierry Bouts, em 1468, ao pintar a Última Ceia, é, num interior, esse quotidiano que surpreende.

Em Portugal, o retrato de D. João I é talvez de autor inglês. A grande surpresa e o que poderia ter sido o ponto de partida mas, por desaparecer, não chegou a sê-lo, é evidentemente o políptico dito de São Vicente. Podemos considerar a obra atribuida a Nuno Gonçalves um conjunto de retratos: mas acima de tudo é a representação de um acto de Estado, em que todos parecem participar, mesmo se há rei e rainha, regente, duques, clérigos. Retrato autónomo, porém, (discuta-se o D. Henrique da «Crónica da Guiné», de Paris), só virá o da princesa Santa Joana (Aveiro), de pintor desconhecido. O século XVI não nos lega senão um pequeno número de retratos portugueses, todos dos altos círculos sociais, alguns religiosos, embora os possamos rastrear na «Deposição no Túmulo» atribuida a Cristóvão de Figueiredo. O mais significativo será o Cavaleiro talvez desse mesmo pintor. Outro seria o de Luís Gomes da Mata, primeiro Correio-Mór, mas é talvez de autor castelhano. Feitores, mercadores, escritores, só pintados por estrangeiros (Góis por Dürer). O século XVII multiplicou os retratos (*Personagens Portuguesas do século XVII — Exposição de Arte e Iconografia*, organizada por Reynaldo dos Santos, Lisboa, 1942). Sem o correspondente alargamento social, e sem que a qualidade esteja a nível médio aceitável. O que demonstra que o retrato não nos revela aqui uma sociedade individualizadora, nem deixou de ser forma de expressão secundária.

Relativamente à expansão, raros, raríssimos são os retratos de descobridores, conquistadores, organizadores (não confundamos com as imagens que fantasiosamente deles foram feitas muito depois). A única colecção próxima das personagens e que pretende abarcar uma série completa é a Galeria dos Viso-Reis e Governadores do Estado da Índia, em Goa, reproduzida na 1.ª Parte do Livro de Barreto Rèsende, de cerca de 1636. Mas não só nos mantemos no plano dos dirigentes supremos, como o valor artístico e informativo dessas obras não pode considerar-se significativo.

Sobre este tema, leia-se:

FRANÇA (José Augusto), *O Retrato na Arte Portuguesa*. Lisboa, 1981. Não corresponde às expectativas, não coloca os problemas de fundo nem faz um estudo comparativo.

No conjunto da arte europeia dos séculos XV e XVI, a formação do retrato leva depois a uma bifurcação: por um lado, a representação de majestade — reis e rainhas, príncipes e princesas, os grandes da nobreza, as personagens de poder e prestígio; por outro, o médio funcionalismo, os cavaleiros, os mercadores e capitalistas, os chefes religiosos, os escritores e artistas, e até elementos de camadas abaixo. Temos assim sociedades «aristocráticas» — de retratos de grandes; e sociedades de retrato «burguês», onde a cidadania tende a irromper e a civilização é moldada por valores de «mercantilização».

6.2. As memórias pessoais e as biografias

Com o Renascimento, e em particular com as navegações, viagens e emigrações, os homens alargam incomensuràvelmente os seus círculos de relações e a sua experiência de vida ultrapassa horizontes e reveste-se de novas formas. É muito mais frequente (ou menos invulgar) que o indivíduo se encontre desligado das teias que o envolviam e restringiam, e em situações onde os valores recebidos são rudemente postos à prova. As novas possibilidades de leitura ( e a imposição de saber ler e escrever para certos grupos sociais-profissionais, como os pilotos, os cartógrafos, os oficiais da Fazenda e da Matrícula, os das Casas, e tantos mais) contribuem para suscitar a construção da memória da própria pessoa e dos seus próximos, num quotidiano que não é necessàriamente de glória ou de actividades dos grandes. Decerto as personalidades com funções relevantes e altas relações propendem mais fàcilmente a registar o seu diário, reconstituir o seu passado, reflectir sobre o sentido da sua própria vida e acções. Mas o homem comum também sente esse apelo — o comum é uma força social-política (pense-se nas Comunidades, nas Guerras dos Camponeses e nas dos Cavaleiros, nos movimentos urbanos).

Vimos já que os diários de bordo são tardios em Portugal (Rocha Pinto). As relações de viagens também surgem depois das estrangeiras — Cà da Mosto não tem correspondência entre nós, nem Ehingen e outros que nos visitaram. Pense-se em Jerónimo Munzer e em como a sua relação permitiu a Morineau entrar na inti-

midade da Europa do Ocidente no ocaso de Quatrocentos. Ou, na viragem, a de Albrecht Dürer. Um único tenta, no 1.º terço do século XV, essa reflexão ao mesmo tempo sobre uma base livresca e de experiência pessoal: D. Duarte; dir-se-ia que se preparava a distância o momento de Montaigne. Mas é uma constatação de ausência que temos de fazer quanto a diários ou memórias pessoais ao longo de todo o século XV e XVI, em Portugal.

Encontramos colectâneas coligidas por quem exerce certos cargos para facilitar esse exercício. Assim, o secretário de D. Afonso V e D. João II, Álvaro Lopes de Chaves, reuniu apontamentos de 1438 a 1489 (ed. por A. M. Salgado e A. J. Salgado, Lisboa, INCM, 1983). Bem conhecidas são as *Relações de Pero de Alcáçova Carneiro*, 1515-1568 (Lisboa, ed. E. Campos de Andrara, 1937). O conde de Castanheira, vèdor da Fazenda, reuniu volumosos dossiers (estão na Torre do Tombo). Trata-se de um campo que nada tem a ver com aqueloutro.

Pero Roiz Soares deixou-nos um Memorial a partir de 1565. Precioso pelas informações que fornece, é uma narração de acontecimentos e transcrição de peças documentais que deve muito à intervenção do autor, mas não contem as suas memórias ou sequer reflexões sobre a sua experiência pessoal (ed. Lopes de Almeida, Coimbra, 1953). É do mesmo género a *Gazeta em forma de carta* de José Soares da Silva, que começa em 1701 (Lisboa, Biblioteca Nacional, 1933). As primeiras Memórias são as de Francisco Rodrigues Silveira, soldado na Índia de 1585 a 1598, e depois beirão de Lamego durante anos e anos a braços com uma justiça iníqua ( ao serviço dos poderosos), até 1634 (dadas a conhecer por Costa Lobo em 1877, escandalosamente ainda não tiveram edição completa). Poderíamos aproximar do género (mas não será sobretudo crítica de costumes?) a *Fastigimia* de Tomé Pinheiro da Veiga. E é tudo, Muitíssimo pouco, ou nada.

Outra forma de afirmação do indivíduo, mas necessàriamente mais em consagração social, é a biografia. Não contemos no género as Crónicas do Reino, que têm no título o nome do Monarca: este nome representa aqui a conjunção da personagem com o Estado e com o Reino. Nelas incluem-se frequentemente pequenas biografias — de reis, rainhas, grandes ou personagens relevantes. Sobretudo para apreciação moral, e segundo os estereótipos da época. Mas lembremos os «retratos» da pena de Fernão Lopes. Crónicas individualizadas, aparecem-nos logo no século XV a do Condestabre e a do infante D. Fernando, hagiográficas e de apologia nas lutas políticas. Depois, desaparecem pràticamente, temos de galgar para o século XVII — a do Regente D. Pedro por Gaspar Dias de Landim, a Vida de D. João de Castro de Jacinto Freire de Andrade (1651). E curiosamente, tendendo a historigrafia portuguesa a exalçar as personagens, de quase nenhumas os historiadores dos séculos XIX e XX debuxaram a biografia de forma mìnimamente aceitável (teria chegado a existir o D. Pedro de Veiga Simões?)

Mas estas características só adquirem pleno significado com a história comparada. Não cabe aqui fazê-la, mas convém referir dois ou três pontos.

Diários e memoriais (ou analística) nem sempre são de fácil destrinça. Em princípio, aqueles são mais íntimos e reflexivos, enquanto os segundos pretendem fixar os acontecimentos notáveis, o insólito do quotidiano, o que chamou a atenção da cidade ou do reino; ambos bebem geralmente na observação directa, contêm testemunhos; mas os memoriais transcrevem documentos e notícias, servem-se de informações de diferentes proveniências. Em todo o caso, uns e outros revestem cunho pessoal, escolhe-se o que se diz de acordo com a cultura e mentalidade dos círculos sociais que se frequenta, mas exprimindo as preferências, interesses e pontos de vista próprios. Exemplifiquemos com um registo que nos dá a grande transformação do Egipto mameluco no Egipto otomano, em relação com a expansão portuguesa no Índico:

IBN IYÂS, *Journal d'un Bourgeois du Caire, 1500-1516*. Trad. por Gaston Wiet, Paris, 1955.

A comparar com:

*Journal d'un Bourgeois de Paris à fin de la Guerre de Cent Ans*. Paris, UGE, Le Monde en 10/18.

*Journal d'un Bourgeois de Paris sous François Ier 1515-1536*. Paris, Société de l'Histoire de France, 1854.

É importante destacar que esta literatura sai dos meios burgueses e exprime, na escolha dos relatos e informações, essa mentalidade (embora por vezes permeada pela aristocrática). O mesmo acontece com a profusão de memoriais em Sevilha no século XVII. Refira-se o que nos deixou o tendeiro na calle Francos, Andrés de la Vega, a partir talvez de 1649. Reunido com outros e com diversa documentação, publicou-o F. Morales Padrón:

*Memorias de Sevilha (Noticias sobre el siglo XVII)*. Caja de Ahorros de Córdoba, 1981. Com duas datas fortes: a peste de meio do século e o incêndio da Casa de Contratación em 1691. A vida cultural pouco aparece. Mas a economia tem lugar de relevo, com a chegada e partida de galeones e flotas, mudanças monetárias, conflitos fiscais, subidas de preços. Outro sector destacado é o das situações e acidentes climáticos. Como também o quotidiano de homicídios, roubos, desafios, falecimentos, as actividades inquisitoriais, e outros incidentes e efemérides.

Mas outro tipo de testemunhos caracteriza melhor a ascensão do indivíduo, o interesse que a sua própria memória pessoal adquire. Seja o camponês Jean Le Coullon, da região do Moselle, que viveu de 1525 a 1587. É quase a vida ao rés-do-solo, sempre ameaçada pela peste, com dois casamentos e seis filhos, um dos quais morre em Nuremberg. A passagem das tropas. Com regularidade, o tempo que faz, as culturas, as colheitas, carestia ou barateza. Sobre esta biografia de homem comum construiu em parte Michel MORINEAU o seu *Le XVIe siècle*, Paris, Larousse, 1968 (o diário foi editado por E. Bouteiller, *Le Journal*

*de Jean Coullon*, Paris,1881). Outra perspectiva, mas também do comum e da vida rural:

*Le Journal de sire de Gouberville*. Ed. por E. Robillard de Beaurepaire, Caen, 1894. Um excelente estudo: FOISIL (Madeleine), *Le sire de Gouberville, un gentilhomme normand au XVI*ᵉ *siècle*. Paris, Flammarion, 1986.

A que poderíamos juntar um caso espanhol:

*La vida del soldado español Miguel de Castro*. Buenos Aires, Col. Austral, 1949.

De alguns destes diários ou memórias disse-se que seriam como que livros de razão (expressão que só com o tempo se definirá sem ambiguidades). Citemos um, português:

*O Livro de Rezão de António Coelho Guerreiro 1683-1696*. Ed. por Virgínia Rau, Lisboa, Companhia dos Diamantes, 1956. Bom estudo por Orlando Ribeiro (na sua colectânea).

A entrada no mundo familiar ou de círculo restrito e individual só tem a lucrar com a descoberta e utilização de correspondência particular. Em geral, é correspondência de mercadores, e trata de assuntos comerciais; mas de permeio inserem-se problemas privados (casamentos, heranças) e certos acontecimentos públicos. Destaque-se a mole imensa da correspondência dos Ruiz de Valladolid com Lisboa, Anvers, etc. Portuguesa, infelizmente quase nada para os séculos XV e XVI.

A partir deste relance sobre memórias pessoais, correspondência privada e biografias, haveria que levantar uns quantos problemas em relação à afirmação do indivíduo na sociedade portuguesa e às características estruturais desta. Abafado pelos laços de parentela, senhoriais e mercantis?

7. O outro e as civilizações outras

Afinal, todos são da geração dos filhos de Adão — comentava Zurara amargamente, perante a primeira partilha de cativos em Lagos. Não parece que, salvo raras excepções, jamais se negasse a qualquer povo extra-europeu a «humanal natureza» de que o cronista se orgulhava. A acusação de «bestialidade» ou a de «barbárie» conotam estádios da evolução social-cultural do género humano, cuja unidade não põem em causa. Essa qualificação é aplicada, por exemplo, aos Alemães do Imperador a meio de Quatrocentos, em contraste com a unidade de costumes das côrtes que seguem o modelo francês. No entanto há diferenças entre os povos, quanto à maneira de viver e de crer, ao modo de conduzir-se. E se os Portugueses, pelas navegações de descobrimento e carreiras dos tratos, construiram o espaço à escala do globo, e impulsionaram a sua representação, a outra grande descoberta que se lhes deve (mesmo se tiveram precursores e companheiros) é a das sociedades e civilizações diferentes. Construiram a sua apreensão globalizante, desde a base geográfica à religião, passando pela economia, laços sociais, técnicas, meios de guerra e navegação ou transporte terrestre, modos de comer e de se vestir, casamento e morte, poderes políticos. Na multiplicidade das ins-

tâncias e suas imbricações, nos âmbitos tantas vezes não sobreponíveis dessa diversidade de espaços.

A afluência de contribuições díspares na origem verifica-se bem no caso das Canárias, por onde tudo começa. É, francês, *Le Canarien*, dos dois capelães de Béthencourt e La Salle: com capítulos inteiramente descritivos. Logo pela mesma altura, a descrição inserta por Zurara na Crónica da Guiné, certamente relatório de cerca de 1424. Cà da Mosto, o veneziano, dá-nos outro quadro a meio do século. Em latim, insere Valentim Fernandes uma descrição do arquipélago que não sabemos se provem de Diogo Gomes ou foi compilada por Behaim. Mas o Moravo inclui uma outra, «Das Ilhas do mar Oceano», que é um cosido de Zurara e Diogo Gomes, com raros acrescentos. Para o fim de Quinhentos o italiano Leonardo Torriani Cremonese, que foi estudar as fortificações, apresenta com pormenor as sucessivas ilhas. As Canárias foram muito importantes neste processo de encontro com o outro, pois já as frequentavam peninsulares e italianos desde o século XIV, e a primeira descrição geral, já assás precisa, é a da viagem de Angelino del Teghia de'Corbizzi e Nicoloso de Recco (1340 ou 1341): é a verdadeira invenção do exótico visto nos caminhos oceânicos. Mas *Le Canarien* destaca-se ainda por conter a primeira iconografia de todas as ilhas, com a representação dos guanchos: seres plenamente humanos, de modo nenhum cobertos de espesso pelo, como alguns julgaram que seriam representados.

Outra área de que os Portugueses constroiem a representação, mas também com outras contribuições de relevo, é Marrocos. A abrir, as crónicas de Zurara, de Ceuta e Alcácer, recheadas de pormenores geográficos e humanos. Bernardo Rodrigues dar-nos-á, não menos preciosa, a crónica de Arzila. Apercebemo-nos bem como a política de conquista do império marroquino esbarrou com as atitudes da nobreza e cavaleiros, mais interessados no saque e enriquecimento rápido; e como afinal a dominação portuguesa sobre as cidades-portos e, em certos períodos, alguma regiões, assentou nos corpos de besteiros. Mas os mercadores portugueses não perderam o ensejo dos tratos. Ao abrir o século XVI, o *Esmeraldo* e a *Descrição de Ceuta por sua costa* acolhida por Valentim Fernandes traçam-nos um quadro bastante preciso do Maghrebe atlântico, que ainda se nos torna mais presente na sua totalidade graças a um mouro passado à Cristandade, Leão o Africano. Um português anónimo dá-nos em 1596 uma excelente descrição do «Emperio e Reinos dos Xarifes na Berberia em África, e de algumas Terras de Negros» (Ed, pelo Comte Henry DE CASTRIES, *Une Description du Maroc sous le règne de Moulay Ahmed El-Mansour*, Paris, Leroux, 1909), que deveríamos ter aproveitado largamente no estudo sobre *As Sociedades e Economias do Noroeste Africano* (1947).

A revelação do Sáara e Guiné não se deve tanto à Crónica de Zurara, onde dificilmente vemos as paisagens e conhecemos as regiões, quanto à Relação de Cà da Mosto. Mercador e veneziano, estava decerto melhor apetrechado mentalmente do que os nautas portugueses ou um cronista de côrte para surpreender essas realida-

des novas e esse povos, nómadas ou extractores de ouro. É preciso chegar ao *Esmeraldo* para dispormos do levantamento de toda a costa e dos povos ribeirinhos, com suficiente precisão e sem fábulas nem abusões (uma excepção não invalida o asserto). Mas já as conhecenças e algumas paisagens surgiam em *Este Livro he de rotear*, e na colectânea Valentim Fernandes, além de descrições arranjadas com textos de outros (como Zurara, Diogo Gomes, Cadamosto), há duas de extrema importância: «De Arguym ylha e seu castello e trautos e terra firme della e deserto» sobre informações de João Rodrigues, servidor de D. João II, em 1493, e a da Serra Leoa, talvez devida a Álvaro Velho do Barreiro: a riqueza e precisão dos dados permite reconstruir essas sociedades, economias, mentalidades até. Como na mesma colectânea temos as ilhas de Cabo Verde e as do golfo de Guiné. Foram regiões que os Portugueses estudaram cuidadosa e escrupulosamente. Registemos:

ALMADA (André Álvares de), *Tratado Breve dos Rios de Guiné* (1594). Ed. por Luís Silveira, Lisboa, 1946. O capitão era caboverdeano e lá viveu longamente. Trata-se de observação participante.

COELHO (Francisco de Lemos), *Duas Descrições da Guiné* (1669 e 1684). Ed. por Damião Peres, Lisboa, Academia de História, 1953. Elaboradas em Santiago de Cabo Verde, pelo Capitão da ilha.

Mas outras descrições ficaram inéditas, impondo-se a sua rápida publicação. É o caso da «Etiópia Menor ou descrição geográfica da Província da Serra Leoa», do P.[e] Manuel Álvares, 1616 (sabemos que Luís de Matos e Teixeira da Mota prepararam o texto e anotação); e da «Descrição das Ilhas de Cabo Verde e da Guiné», do P.[e] Baltasar Barreira, datada de 1 de Agosto 1606. Mas além do relato de missões religiosas (publicado por Luís Silveira) e de excelentes relações de estrangeiros (como a de Richard JOBSON *The Golden Trade*, 1623, ou as francesas), chegaram até nós várias informações e pareceres sobre a Costa da Mina e regiões do golfo e da Guiné, do século XVII, que tencionamos publicar.

No entanto, a mais extraordinária revelação do mundo quinhentista ficou a dever-se a Duarte Barbosa e a Tomé Pires, pelos anos de 1512 a 1518. São duas Sumas Orientais desde o cabo de Boa Esperança até os Léquios, portanto todo o Índico e Insulíndia, que nos restituem toda a complexidade dessas sociedades e civilizações, no seu meio geográfico. Infelizmente, do Livro de Duarte Barbosa é imprescindível uma edição crítica, tendo em conta as diferentes cópias e traduções. E a edição da Suma de Tomé Pires também pode ser melhorada. Estamos aqui no ponto alto da descoberta do mundo e da sua apresentação aos Europeus. Não virá depois nenhum apanhado tão completo e preciso, embora não escasseiem as visões do império português oriental (aí está o *Livro do Estado da Índia*, de Pedro de Barreto Rèsende, cerca de 1636).

Só sobre a China poderia reunir-se um dossier de grande valor. A filóloga italiana Raffaella d'Intino publicou uma parte desses textos: *Enformação das Cousas da China*, Lisboa, INCM, 1989. Foi pena não ter incluido um extracto de Tomé

Pires, as estâncias apropriadas da Miscellanea de Garcia de Resende, e os capítulos de Castanheda (em especial a descrição de Cantão), até o curto capítulo do Duarte Barbosa e as estâncias dos *Lusíadas*. Como foi pena não fazer a edição crítica dessas fontes (em especial o Gaspar da Cruz, cheio de gralhas). Só com o dossier assim menos incompleto poderia ter interpretado as concepções dos meios portugueses.

Colombo, e os Espanhóis que consigo arrastou, foram aliciados pelos mitos do Cataio e de Ofir-Cipango — em busca do ouro, sobretudo. Para Portugal trouxe o infante D. Pedro o Marco Polo, e a obra estava na Livraria do rei D. Duarte. Zurara cita o Veneziano, mas muito secundàriamente. Não se rastreiam influências das suas ideias, informações e maravilhas nas navegações quatrocentistas portuguesas. De mitos com influência, deveríamos escolher o do Preste João e o do Paraiso Terreal (este por causa do sistema fluvial), bem como os das ilhas Bem-aventuradas, Brasil e Antília. O Marco Polo só se divulga entre nós a partir da tradução de Valentim Fernandes e edição de 1502. Seria o momento propício para a sedução pelo Extremo Oriente; mas o Nicolò di Conti foi mais importante, os Portugueses demandavam «os cristãos e especiarias» — o Índico. Quando no Oriente é que se apercebem do papel de Malaca, que a ameaça castelhana das viagens pelo Ocidente para o Cataio--Cipango e suas miras sobre a Quersoneso de Ouro empurram para o horizonte das conquistas portuguesas. E é a instalação em Malaca que os leva a descobrir a China e a intrometer-se nesse mundo. De maneira muito prática e terra a terra, com o olhar do mercador. As informações recolhidas e difundidas pelos Portugueses nada têm que ver com a China mongólica de Polo e esse mundo mesclado de realidade e mito. São informações no geral rigorosas e precisas, abrangendo a complexidade dessa sociedade e civilização. Onde desde logo se detectam características de alto nível organizacional e cultural, dignas de admiração. Tomé Pires, embora todo ocupado pelas exportações, pelos juncos, pelos direitos aduaneiros, pelos pesos e medidas, pelos portos, e se bem que destaque a importância da produção de seda, não deixa de louvar: «Nom tirando a groria a cada terra, bem parecem as cousas da China serem de terra honrada e boa e riqa muito», mas considera a gente fraca e fácil de subjugar (ed. Cortesão, p. 456). Por alturas de 1534, Garcia de Resende também não regateia encómios à organização e riqueza: «Muitos damascos da China, / cofres de rede dourados, / mesas, lectos marchetados e muy rica prata fina de bestiães bem lavrados: / E quanto aljofar tem, / quanta seda de laa vem? que polícias tam polidas? / riquezas, cousas sabidas, / que antes nom soube ninguem?». Mas os louvores relacionam-se sempre com realidades conhecidas, com factos passados. Veja-se o que diz a «Enformação da Chyna» enviada a mestre Francisco: descreve o sistema de estudos e a importância da literatura médica, sublinhando que não há outra leitura nem escritura senão a chim, desde Tchampá até Meaco, terra firme do Japão; e refere depois a impressão dos livros (p. 114, ed. Almeida Calado). Curiosamente, Camões, em duas estâncias (Canto X, n.º 129-130) exalça a fama da terra e suas riquezas, a vastidão do senhorio, a muralha da China, mas não apre-

senta o Celeste Império como modelo. António José Saraiva, e agora, na sua esteira, Raffaella d'Intino, consideram como utopia a China da *Peregrinação* — não seria a única portuguesa, porque a Ilha dos Amores o é muito mais indiscutìvelmente. Não seria de estranhar, visto que Fernão Mendes Pinto nunca esteve na China (ainda não há certeza). Não há utopia na mais importante obra sobre a China e que a revelou ao mundo ocidental: a de frei Gaspar da Cruz. Aliás, a haver utopia, ligada à literatura medieval, o Japão deveria estar englobado — e não está. Apreciemos a precisão e o carácter realista das descrições contidas no «Livro que trata das cousas da Índia e Japão», de meio de Quinhentos.

Na realidade, durante longos decénios a China não destronou o Turco como modelo. Basta reler a *Miscellanea* de Rèsende para encontrar o elogio dos Mouros, em contraste com as críticas aos Cristãos. Na estância 13: «Paresce que sam melhores / pois com todos seus errores / têem mais, senhoream mais: / os juizos humanaes nõ penetram taes primores.» Logo na est. 2 elogiara a justiça turca, que não poupa os «moores», e as conquistas otomanas. E nas est. 4 e 5 o elogio explana-se: «tem grã força, tem verdade: / quem se lhe daa per vontade / com quanto tem, com favor / deixa em sua liberdade.» Tem maior renda que os reinos cristãos, e bem organizada a Fazenda. Tudo «isto lhe faz conservar / tantas terras, tanto mando.» Lembremos a *Viagem à Turquia*, do Dr. Andrés da Laguna, que nunca lá esteve: precisamente, por contraste, a crítica à Espanha do seu tempo. Chegaríamos a Montesquieu...

Ainda poderíamos apontar um outro grande espaço que os Portugueses revelaram e cuja evolução, com a colonização, foram registando: o Brasil. Desde a Carta de Pero Vaz de Caminha, em 1500 (com restrições postas por Rocha Pinto). Destaquemos apenas o *Diário da Navegação de Pero Lopes de Sousa*, de 1532-1534; os *Tratados da Terra e Gente do Brasil*, de Fernão Cardim (ed. por Baptista Caetano, Capistrano de Abreu e Rodolfo Garcia, Col. Brasiliana, 1939). Estes contêm «Do Clima e Terra do Brasil», «Do princípio e origem dos Índios» e a «Narrativa Epistolar» — para de outros não falarmos — de 1580 a 1590. A preferir à *História da Província de Santa Cruz*, de Pero de Magalhães de Gândavo, de origem flamenga, enviezada de preconceitos (1573). Recorra-se antes a Gabriel Soares de Sousa, e sobretudo aos *Diálogos das Grandezas do Brasil* de Ambrósio Fernandes Brandão (cerca de 1618; no Brasil desde 1583), editado por Rodolfo Garcia e Jaime Cortesão, Rio de Janeiro, 1943.

Apesar das numerosas viagens pelo Levante e Ásia Central, nos séculos XIII-XV, e de excelentes relações que nos deixaram alguns viajantes, os Portugueses contribuiram decisivamente para o seu conhecimento, inclusivé porque tiveram de estabelecer correio regular entre Goa e Lisboa pelas pistas caravaneiras do Próximo Oriente e carreiras mediterrâneas. Não podemos deixar de arrolar:

*Itinerario de Antonyo Tenreiro, cavaleyro da Ordem de Christo, em que se contem como da India veo por terra a estes Reynos de Portugal.* Viagens 1522 e 1528-

-1529. 1.ª ed. 1560. Reed. com o seguinte. *Ytinerario de Mestre Affonso, solurgião mor que foi da India, em tempo do conde VisoRei e do Governador João de Mendonça, da viagem que fez da India por terra a estes Reinos de Portugal por mandado do mesmo Governador*. Viagem 1565-1566. Ed. (com o precedente) por António Baião, Coimbra, 1923.

AVEIRO (frei Pantaleão de), *Itinerario da Terra Santa e suas particularidades*. Lisboa, 1596. Reed. por António Baião, Coimbra, 1927.

SÃO BERNARDINO (frei Gaspar de), *Itinerario da India por terra até este Reino de Portugal*. Lisboa, 1611. Reed. por Reis Machado, Lisboa 1953.

*Da jornada que fez Nicolao Dorta Rabello natural de Santo Antonio do Tojal, partindo de Goa... e cometeu o caminho por terra athé chegar a cidade de Marselha, e do mais que na jornada lhe aconteceu, 1605*. Ed. por Veríssimo Serrão, Fundação Gulbenkian, 1972.

GODINHO (P.e Manuel), *Relação do Novo Caminho que fez por terra e mar vindo da India para Portugal no anno de 1663*. 1.ª ed. 1665. Reed. por Reis Machado, Lisboa, 1944.

De textos castelhanos, citemos apenas uma colectânea:

*Idea y Querela de la Nueva España*. Prólogo, selecção e notas de Ramón Xirau. Madrid, Alianza Editorial, 1973.

Não se perca de vista a importância de descrições como a de Cieza de Léon, *Chronica del Peru*, 1553 (Buenos Aires, Col. Austral, 1945).

Entre os estudos que abordam a descoberta dos outros e a interculturalidade, destaquemos:

BITTERLY (Urs), *Los «salvajes» y los «civilizados» — El encuentro de Europa y Ultramar*. México, 1982 (original alemão 1976).

BATAILLON (Marcel) e SAINT-LU (André), *Las Casas et la défense des Indiens*. Paris, Coll. Archives, 1971.

HANKE (Lewis), *The Spanish Struggle for Justice in the Conquest of America*. Filadélfia, 1949.

PORTILLA (Miguel Léon), *Le Crépuscule des Aztèques*. Ed. Casterman, 1965.

WACHTEL (Nathan), *La Vision des Vaincus — Les Indiens du Pérou devant la Conquête Espagnole*. Paris, Gallimard, 1971.

E quanto aos Portugueses:

BUESCU (Maria Leonor), *O Estudo das línguas Exóticas no século XVI*. Lisboa, Biblioteca Breve, 1983.

«A Peregrinação ou as alternativas do olhar.» Em *Ensaios de Literatura Portuguesa*. Lisboa, Presença, 1986.

GRAÇA (Santos), *A Visão do Oriente nos Escritores Portugueses dos séculos XVI-XVII*. Lisboa, INCM, 1983.

8. Iconografia

Comecemos por alguns estudos:

8.1. Iluminura

PERES (Damião), «A iluminura», cap. X do vol. II da *História da Arte em Portugal*, dirigida por Aarão de Lacerda. Porto, 1948.

SANTOS (Reynaldo dos), *Oito Séculos de Arte Portuguesa*, vol. III, pp. 226--375. 1970.

DESWARTE (Sylvie), *Les enluminures de la «Leitura Nova» 1504-1552. Étude sur la culture artistique au Portugal au temps de l'humanisme*. Paris, Gulbenkian, 1977.

«Antiquité et Nouveaux Mondes: A propos de Francisco de Holanda.» Em *Revista de História Económica e Social*, n.º 18, 1986.

8.2. Livros impressos

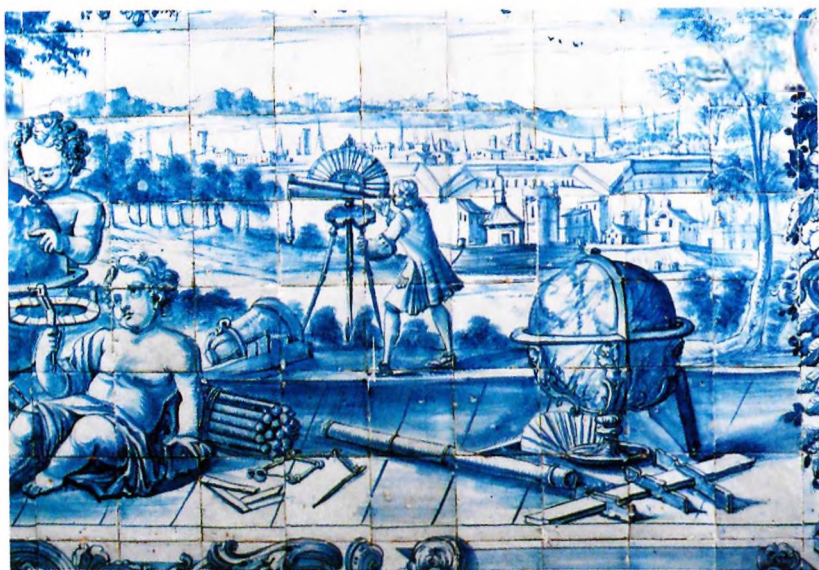
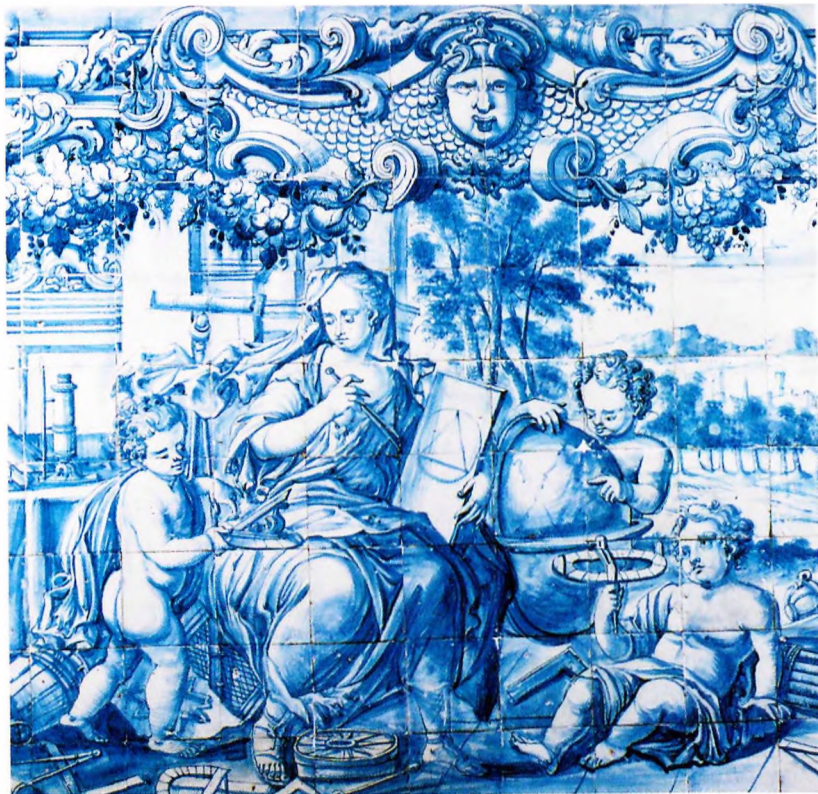
MARTINS (José V. de Pina), *Humanisme et Renaissance: de l'Italie au Portugal*. Liv. II, cap. VI n.ª 3 (pp. 857-946).

A razão gráfica desenvolve-se como uma das grandes formas de representação do real (e do imaginário), e da sua descoberta e construção. A tipografia para isso contribui poderosamente, mas esse impulso manifestara-se já na iluminura e gravura manuscrita, como na pintura e desenho. É a perspectiva, que no entanto, se triunfa no pictório, cohabita com a construção «tradicional» na representação de cidades e outros espaços: a visão mergulhante (ou a falsa visão aérea) combinando-se com a visão na horizontal. Mas as artes das imagens dão um passo mais. Assim como na pintura o retrato revela e afirma o indivíduo, na Europa, em relação aos outros povos procura-se captar os seus tipos físicos, vestuário, gestos, actividades, condições sociais, por meio da figuração visual. Mas mesmo quando se figura um indivíduo, é os outros que se pretende dar, e no seu contexto civilizacional ou de contacto com os intrusos.

Apontámos já a importância da crónica sobre as Canárias de Boutier et Le Verrier (cerca 1424), com as representações dos guanchos, em muitos casos em presença dos Normandos. Coube a Hans Staden, de Homberg (Hesse) apresentar a «narrativa gráfica» (Marc Bouyer) dos índios do Brasil, de que estivera cativo (1557). São-nos figurados em grupos, nas aldeias ou combatendo entre si, nos seus ritos, festas e actividades, com os objectos e armas. Esta obra é que fixou a iconografia do Brasil gentio. Da mesma altura é o Códice Casatenense, conjunto de desenhos de feitura portuguesa representando todos os povos do Oriente. Revelado por Schurhammer, estudado por Luís de Matos, que dele deu uma primeira edição, foi recentemente reeditado com magníficas reproduções, mas sem estudo capaz (Lisboa, Bertrand, 1988). As figuras abrangem dos Cafres ao Chineses, na sua imensa variedade. Tipos humanos, com o vestuário ou a sua nudez, os dois sexos, as armas, a vegetação. Mas também deuses (Hispar-Vishnu-Brama), pagodes, cenas as mais varia-

das: de caça, oferendas, à mesa, luta entre barcos, a cavalo, as carretas a levarem as mulheres, o banho, até o suicídio; mas ainda o casamento, tocar música, trepar a uma palmeira. Não faltam os tipos sociais: mercadores, xarrafos (cambistas), marinheiros, espingardeiros, almocreves, vendedores de água, mainatos, ferreiros, ceifeiros e carregadores, jogues e brâmanes, naires, ourives. Constatamos uma vez mais que não é tanto o outro, mas os outros — as sociedades e civilizações — que são descobertas e interessam.

Metodològicamente, não se podem considerar em separado as fontes gráficas e as escritas, há que entendê-las como ferramentas destinadas a construir a mesma realidade até aí desconhecida e a dar-lhe expressão. E atenda-se às funções que as diferentes formas gráficas — manuscrito, impresso — e as diferentes representações de imagens jogam. Para isso, remontar à iluminura trecentista e quatrocentista, por exemplo a *Le Livre des Merveilles* de Marco Polo (B. N. Paris) e a *Les Passages d'Outremer* (também na B. N. Paris). Seguir o trajecto e até a banalização pela tipografia, e comparar como são as representações consoante os povos e regiões representados. Estar atento à presença do simbólico e à sua luta com o prático.

Não descuremos, acima de tudo, que as navegações e viagens terrestres, como as conquistas, colonizações e emigrações-imigrações, são totalidades de maneiras de agir no mundo real, de intenções em mundos imaginários, e de utensilagens mentais e formas de afectividade socialmente situadas. O investigador tem de ter sempre em mente as directrizes do *Outono da Idade Média* de Huizinga (e do seu *Homo Ludens*), de *Le problème de l'incroyance au XVI$^{e}$ siècle* de Lucien Febvre (e todas as suas outras obras), como do *Acerca do Processo de Civilização* de Norbert Elias — e não esqueçamos Alphonse Dupront e tantos mais. É preciso ter a coragem da aparente desactualização, que é a escolha orientadora do que verdadeiramente é actual e inovador. Sem ceder, por outro lado, às pressões conjunturais dos interesses políticos e sociais-culturais, ou a atractivos extra-científicos. Cabe-nos formar, re-formar incessantemente a memória não só da nação mas ainda da humanidade — essa humanidade que os descobrimentos e a expansão ajudaram poderosamente a construir, mas em relação à qual tanto há a fazer — sempre.

No horizonte: a revolução científica
17.1.1. **O mundo observado pelos instrumentos matemáticos e construído pela matemática**
Azulejos do Hospital de Todos os Santos, século XVIII

No horizonte: A revolução científica
17.2. **O farol da Guia, Macau, 1865**
O primeiro farol construído no Extremo Oriente

# Índices

No horizonte: A revolução científica
17.2 **O farol da Guia, Macau, 1865**
O primeiro farol construído no Extremo Oriente

# Índices

ABANO, Pietro de 276
ABREU, António de 316
ABREU, Capristano de 587
ABREU, Lisuarte de 336
ABREU, Vasco Gomes de 342
ABULFEDA 278
ACENHEIRO 568, 571
ADORNO, Jerónimo 286
AFFAIDATI, João Francisco 331
D. AFONSO, conde de Barcelos 165, 287
AFONSO, Fernando 360
AFONSO I DE ARAGÃO 184
D. AFONSO V de Aragão 160, 166
D. AFONSO HENRIQUES 196, 225, 557
D. AFONSO III 412
D. AFONSO V 27, 111, 193, 211, 581
AFONSO, João 229, 242, 355
AFONSO VII DE CASTELA 184
AFONSO X, o Sábio 175
AGUIAR, Jorge de 207, 509, 224
AL MAÇUDI 278
AL QALQASHANDI 417, 418
ALBERTINI, F. 153
ALNIZZI, Roberto 250
ALBORNOZ, Claudio Sanchez 19, 27, 251
ALBUQUERQUE, Afonso de 46, 51, 77, 83, 96, 97, 135, 141, 208, 220, 306, 308, 309, 311, 316, 318, 319, 342, 344, 377, 382, 385, 386, 391, 394, 397, 402, 406, 410, 420, 422, 438
ALBUQUERQUE, João de 111
ALBUQUERQUE, Luís de 14, 30, 50, 52, 524, 548, 554, 563
ALBUQUERQUE, Pedro de 422
ALCALÁ ZAMORA 544
ALEXANDRE III, papa 156
ALEXANDRE MAGNO 156, 300
ALI, Sonni 156

# Índice onomástico

ALMADA, André Alvares de. 115, 125, 499, 585
ALMADA, João Vaz, de 252
ALMEIDA, D. Francisco de 178, 292, 302, 319, 320, 336, 439, 511, 526, 539.
ALMEIDA, D. Lourenço de 316
ALMEIDA, Lopes de 581
ALMEIDA, Lopo de 111, 211.
ALMEIDA, P. Tavares de 33
ALPEDRINHA, cardeal 288
ALPHANDÉRY, Paul 157
ALVARES, Francisco. 390, 409
ALVARES, Gonçalo. 360
ALVARES, Fr. João. 506, 568, 570
ALVARES, Manuel 364
ALVARES, P.e Manuel 400, 585
ALVIDE, Brás de 464.
AMADORI, Beniço. 252
AMARAL, Melchior Estácio do. 356.
AMENO, Francisco 337
ANCHIETA, José de 111
ANDERSON, Sofia de Melo Breyner 498
ANDRADE, A. Banha de 542.
ANDRADE, António de 292
ANDRADE, Fernão Peres de. 318, 319
ANDRADE, Francisco de. 520
ANDRADE, J. Freire de. 581.
ANES, Pero 360
ANGUIERA, Pedro Mártir de 241
ANGO, Jean. 251, 463, 474
APOLONIO 66, 502
APPADORAI 384, 385
ARAGÃO, Teixeira de 494
ARISTOFANES 300
ARISTÓTELES 281, 501, 524, 533
ARMAS, Duarte de 83, 557, 575
ARMAS, Rumeu de 32, 55, 544
ARQUIMEDES 501, 515

ARRAIS, Fr. Amador, 97, 115, 118, 141, 225, 373
ARRUDA, Velho, 43
ARTOLA, Miguel, 149, 500, 544
ARUNACHALAM, 383
ASHTOR, Eliyahu, 554
ATAÍDE, D. Luís de, 171, 472, 358
ATTMAN, Artur, 553, 555
AUBIN, J., 306
AUBOYER, J., 154
AVEIRO, João Afonso de, 166
AVEIRO, Fr. Pantaleão de, 214, 425, 529, 561, 577, 588
AVERROIS, 502
AVICENA, 66, 502
AZEVEDO, Lúcio de, 481, 490
AZEVEDO, Pedro de, 18, 29, 30, 31, 43, 166, 464, 524
BAIÃO, António, 18, 29, 43, 44, 565, 588
BAKER, J. N. L., 182
BALBI, Adrien, 310, 345
BALBO, Juan, 514
BALBOA, 77
BAR-HEBRAEUS, Gregório Abulfaraj, 157
BARBARO, Ermolao, 213
BARBARROXA, Frederico, 156
BARBOSA, J. Morais, 565
BARCELOS, Senna, 563
BARREIRA, Baltasar, 585
BARREIROS, Gaspar, 78, 212, 213, 499, 500, 501, 506, 519, 529, 558
BARRETO, Francisco, 195, 318, 342, 358, 388
BARRETO, P.e Nunes, 377
BARROS, Estanislau, 563
BARROS, H. Gama, 28
BARROS, João de, 25, 44, 45, 58, 59, 82, 83, 97, 166, 174, 212, 224, 228, 287, 295, 314, 337, 373, 385, 506, 530, 540, 570, 571, 576
BASTOS, Rafael, 28
BATAILLON, Marcel, 588
BATUTAH, Ibne, 119, 278, 285, 302, 311, 381, 543
BAZAN, D. Álvaro de, 343
D. BEATRIZ, Infanta, 211, 342
BEAUCHESNE, Th., 565
BEAUJOUAN, Guy, 32
BEAUREPAIRE, E. Robillard de, 583
BEDE, 85, 503
BEHAIM, Martin, 45, 160, 163, 165, 177, 178, 512
BEJA, Rabi Abraão de, 287
BEJA, Fr. António de, 86
BELLEC, François, 564
BENEDITO, 281
BENNASSAR, Bartolomé, 544
BENSAÚDE, Joaquim, 29
BERNARDES, Diogo, 84, 562
BETHEL, Leslie, 543
BÉTHENCOURT, Jean de, 107, 112, 230, 506, 507, 525, 569, 584
BETTENCOURT, Francisco, 33
BEVERIDGE, 483
BIANCO, Andrea, 161, 164, 205, 508
BISAGUDO, Pero Vaz, 166
BITTERLY, Urs, 32, 78, 134, 588
BIXORDA, Jorge Lopes, 251
BLOCH, Marc, 14, 530
BOCARO, António, 44, 337
BOCCACIO, 20
BOCCHIER, Francesci dal, 399
BODIN, Jean, 136
BONIFACIO, Ramón, 184
BORDONE, Benedetto, 229
BORGES, António, 250, 251
BOTELHO, Simão, 378, 381
BOTERO, 540, 560
BOUCHON, G., 552, 554
BOUGAINVILLE, 149, 322
BOURDON, L., 570
BOUTEILLER, E., 582
BOUTIER, Pierre, 125, 162, 525, 547, 569
BOUTS, Thierry, 579
BOUVIER, Gilles le, 503, 526, 543, 557, 558, 562
BOXER, Ch., 15, 32, 49, 318, 345, 350, 489, 542, 544, 552, 553
BOYER-XAMBEU, M., 555
BRACCIOLINI, Poggio, 160, 172, 286
BRACIÁN, Baltazar, 526
BRAGANÇA, José de, 175, 570
BRANDÃO, Aires, 315
BRANDÃO, Ambrósio Fernandes, 227, 587
BRANDÃO, João, 559
BRANDÃO, Raúl, 22
BRAUDEL, Fernand, 15, 30, 32, 39, 49, 55, 322, 467, 478, 480, 530, 541, 542, 544, 554, 556, 560, 572
BRAUNIUS, 557
BRION, Marcel, 575
BRITO, Fr. Bernardo de, 540
BRITO, Gomes de, 18
BRITO, Jorge de, 351
BROC, Numa, 564
BRONSEVAL, Fr. Claude de, 537
BROQUIERE, Bertrandon de la, 214, 417, 543, 558, 565
BRUIJN, J. R., 553
BUESCU, Ana Isabel, 33
BUESCU, Leonor, 110, 588
BUHOT, J., 154
BULL, William F., 542
BUONACORSI, Giuliano, 250
BURON, 172
BUTACA, Jerónimo, 391
CA DA MOSTO, Alvise de, 42, 44, 88, 124, 125, 165, 177, 328, 501, 509, 565, 570, 584, 585
CA MASSER, 70
CABRAL, A. Sacadura, 29, 30
CABRAL, Jorge, 336
CABRAL, Pedro Alvares, 26, 31, 288, 316, 318, 335, 342, 510
CABRERA, Manuel Lobo, 32, 548
CADDEO, 162, 175
CAETANO, Baptista, 587
CALVO, Vasco, 291
CAMARA, Gonçalves da, 231

CAMINHA, Pero Vaz de 79, 107, 109, 518, 530, 587
CAMÕES, Luís de 28, 84, 138, 143, 149, 333, 497, 502, 562, 568, 586 (*Lusíadas*) 25, 54, 62, 64, 82, 92, 115, 140
CANABRAVA, Alice 489
CANO, Tomé 563
CANTILLON 39, 427, 456, 555, 560
CANTINO 76, 77, 167, 207, 208, 288, 317, 575
CANTO, Ernesto do 48, 549
CÃO, Diogo 315, 510, 512
CAPELLO 472
CARAMUEL, João 540
CARDIM, Fernão 499, 587
CARDUCHO, Francisco 252
CARERI, Gemelli 350
CARIGNANO, Giovanni di 204
CARLOS QUINTO 27, 64, 70, 98, 143, 195, 236, 499, 520, 562, 566, 568
CARLOS VIII 140
CARMONÊS, Cristóvão 444
CARNEIRO, António 464
CARNEIRO, Mariz 362, 364
CARPINE, Giovanni da Pian del 158, 171, 175, 281, 282
CARREIRA, António 490
CARTIER 565
CARTIGLIONE, Baltazar 534
CARVALHO, J. Barradas de 15, 31, 44, 45, 213, 530, 542, 546
CARVALHO, Joaquim de 48, 518, 546, 570
CASAUS, Alfón 231
CASTANHEDA 62, 82, 134, 314, 315, 337, 377, 382, 386, 387, 396, 398, 400, 405, 407, 560, 568, 570, 571, 586
CASTELO BRANCO, D. Martinho de 97
CASTELO BRANCO, Pedro de 340
CASTILLO, Bernal Diaz del 66
CASTILLO, Cespedes del 32, 55
CASTRO, D. João de 51, 54, 62, 79, 96, 107, 135, 144, 320, 335, 336, 361, 364, 376, 473, 498, 500, 501, 508, 518, 519, 520, 530, 557, 563, 565, 567, 581
CASTRO, Martim Afonso de Melo de 372
CATANEO, Duarte 424
CATANHO, Francisco 252, 444
CAVALLI, Marino 471
CAVERIO 207
CEARD, Jean 543
CERVANTES, Miguel de 144, 227, (*D. Quixote*) 90
CERVEIRA, Afonso de 570
CESAREIA, Procópio de 167
CHAGAS, M. Pinheiro 28
CHANDRA, Satish 551
CHARTON, Ed. 518
CHASTELLAIN, Georges 59
CHAUDHURI, K. N. 552
CHAUNU, Pierre 15, 30, 32, 83, 199, 541, 549, 551
CHAVES, Jerónimo de 142, 364, 567, 568
CHAVES, Maria Adelaide 546, 559, 578
CHAVES, Álvaro Lopes de 581
CHICÓ, Mário 578
CIDADE, Hernâni 90
CIEZA, Léon de 135
CINTRA, Luís Lindley 44
CIPOLLA, Carlo 561, 572
CISNEROS, cardeal 195, 241
CÍZICO, Eudoxo de 300
CLARK, Kenneth 578
CLARK, Peter 556
CLAVAL, Paul 556
COELHO, Adolfo 28
COELHO, Francisco de Lemos 585
COELHO, J. Ramos, 28, 31, 42
COELHO, João 316
COELHO, Laranjo 43
COELHO, Virgínia 43
COEUR, Jacques 417
COLBERT 483
COLIM 572
COLOMBO, Bartolomeu 173
COLOMBO, Cristóvão 58, 64, 132, 228, 275, 295, 468, 510, 511, 512, 515, 519, 526, 548, 550, 586
COMENDA, Fr. João da 572
CONDE DE CANTANHEDE 111
CONDE DA ERICEIRA 486, 488, 494
CONDE DA FEIRA 362
CONDE DA VIDIGUEIRA 372
CONDE DE FARIA 342, 365
CONDE DE FICALHO 163, 171, 173, 547
CONDE DE LINHARES 410
CONDE DE NIEBLA 231
CONESTAGGIO 540
CONFÚCIO 268
CONTI, Nicoló di 159, 164, 172, 286, 287, 288, 295, 328, 509, 511, 514, 539, 543, 565, 586
CONTI, Patrício di 287
COPÉRNICO 54, 360, 501, 524
CORBIZZI, Angelino del Teghia de 112, 584
CORÇO, Pedro 409
CORÇO, Silvestre 318
CORDOBA, Gonzalo Fernández de 141, 195
CORREIA, Gaspar 308, 337, 557, 570
CORSALI, Andrea 298, 320, 336, 375, 376, 382, 386, 396, 401, 407
CORTAZAR, J. A. Garcia de 544
CORTESÃO, Armando 29, 30, 45, 205, 564, 565
CORTESÃO, Jaime 14, 15, 18, 19, 20, 21, 22, 29, 30, 31, 52, 111, 112, 162, 229, 326, 412, 461, 472, 518, 530, 542, 544, 546, 549, 564, 587
CORVINO, Giovanni da Monte 158, 550
COSTA, A. Carvalho da 572
COSTA, A. Fontoura da 18, 29, 31, 173, 313, 398, 418, 563
COSTA, J. Pereira da 52, 252, 548
COSTA, João da 346
COSTA, Leonor Freire 564
COUTINHO, A. Azeredo 453

COUTINHO, C. Gago. 29, 30, 31, 550
COUTO, Diogo de 44, 143, 318, 319, 336, 337, 377, 381, 396, 397, 410, 451, 571; (*Soldado prático*) 134.
COVILHÃ, Pero da. 287, 302, 510
CREMONA, Bartolomeu de 281
CREMONESE, Leonardo Torriani 125, 584.
CRESPO, Jorge 33, 37, 51
CRESQUES, Abraão. 285, 286
CROCE, Ricardo de Monte 282
CRONE, C. R 32, 227
CRUZ, Fr. Agostinho da 90.
CRUZ, Fr. Gaspar da. 79, 134, 291, 511, 560, 586, 587
CUNHA, Nuno da. 391
CUNHA, Tristão da 365
CURTO, D. Ramada. 33.
D'AILLY, Pierre 92, 172, 226, 275, 276, 285, 503; 511, 514, 548, 562 (*Imago Mundi*) 79
D'AUVERGNE, Guilhaume. 158
D'INTINO, Raffaella 585, 587
D. DINIS. 85, 559.
D. DUARTE. 164, 166, 286, 511, 570, 572, 581, 586.
DA NOLI 328, 461
DARIO 299
DAS GUPTA, A. 552
DATTA, K 159.
DAVID, Gérard. 575
DAVID, Ralph 551
DE CASTRIES, Comte 584.
DE MORNAY 455
DE VRIES, J 556
DEDEL, Jakob 321
DEL CANO, Sebastião. 59, 79, 322.
DELEPLACE, Ghislain 555
DENIS, Ferdinand 546
DESAUNAY 495.
DESCARTES. 39, 54, 149, 361, 498, 519
DESCHAMPS, H 301
DESTOMBES, Marcel 32, 542
DESWAERTS, Sylvie 546, 589
DI NEGRO 331
DIAS, P.e Baltasar 314, 320, 391, 399, 400, 407
DIAS, Bartolomeu 26, 31, 46, 47, 114, 315, 316, 334, 510, 512
DIAS, Dinis 176, 177, 178
DIAS, Diogo 288, 316.
DIAS, E. da Silva 28.
DIAS, J. Alves 85 557
DIAS, J. S. Silva 546.
DIAS, Paulo 64.
DICUIL 92
DIDEROT 149
DIONÍSIO, Santana 520
DIRCKZ, William 104
DOLAF, Abu 278
DOREN, Alfred 433
DOURADO, Fernão Vaz 82 499
DRAKE 362
DU VERGER 357
DUBY, G 190
DULCERT, Angelino 227
DUPRONT, Alphonse 590
DUQUE DE CADAVAL 487, 488
DUQUE DE MEDINA SIDÓNIA 242, 251
DURER, Albrecht 575, 579, 581.
DUYVENDAK 306.
EDRICI 227, 278
EDUARDO DE INGLATERRA 281
ELIAS, Norbert 111, 530, 536, 542, 590
ELISSEEFF, Danielle. 552
ELISSEEFF, Vadime 552
EMBID, F. Peres 544, 550
EMPOLI, Giovanni da. 241, 292, 310, 336, 399, 410
ERASMO 213
ERATÓSTENES 271.
ERÉDIA, Godinho de. 377, 399.
ERRERA, Carlo 15, 170, 171, 173.
ESPADA, Jimenez de la 547
ESPÍNDOLA, P.e 377.
ESTAÇO, Gaspar 540.
ESTIENNE 566
ESTRABÃO. 269, 515, 515
ETIEMBLE 552
EUCLIDES 501, 515.
ENDÓXIO 501
EUGÉNIO IV, papa 161
EURÍPEDES 300
EZEQUIEL 158
FALEIRO, Francisco 364
FANSHAWE, Sir Richard. 333
FARAOQHI, Suraya 554
FARÁS, João 510
FARIA, Severim de 341, 540, 577.
FARO, Fr. André de. 108, 110, 118
FAZL, Abul 311
FAZLAN, Ibn 278
FEBVRE, Lucien 14, 15, 30, 32, 39, 46, 52, 208, 523, 530, 590
FEDRICI 384 390, 399, 404
FERMAT 54, 361, 519
FERNANDES, Álvaro 176
FERNANDES, P.e Andre 314
FERNANDES, Bernardo 364
FERNANDES, Domingos 316
FERNANDES, P.e Jeronimo 378, 394
FERNANDES, João 107
FERNANDES, Rui, 559
FERNANDES, Valentim 90, 115, 172, 178, 229, 287, 364, 509, 511, 512, 565, 567, 584, 585 586
FERNANDEZ, Gonzalo 501
FERNÁNDEZ HEREDIA, Ana Maria 551
FERNANDO V, o Catolico 27, 70, 193 195, 241 558
D. FERNANDO, Infante 193 581
FERRAND, G. 302
FERRAZ, Maria de Lurdes 548
FERREIRA, Antonio 90, 138, 143, 562, 576
FERREIRA, Gaspar 335
FERRER, Jaime 67, 514, 519

FIGUEIREDO, Cristóvão de 579
FIGUEIREDO, Manuel de 360, 572
FILIPE II 70, 98, 195, 236, 499, 520
FILIPE, o Belo 281
FIORE, Joaquim de 568
FISCHER, W. 545
FOISIL, Madeleine 583
FONSECA, Luís Adão da 555
FONSECA, Manuel da 362
FONSECA, Pero da 362
FONSECA, H. Quirino da 563
FONSECA, Tome da 364
FORMISANO, Luciano 550
FOSSE, Eustache de la 460, 461
FOSSIER, R. 545
FOURNIER, Gabriel 557
FRA MAURO 161, 174, 176, 205, 564
FRANÇA, J. Augusto 580
FRANCASTEL, Pierre 578
FRANCISCO I 208, 244
FREDERICO III 111
FREIRE, J. Braancamp 18, 29, 42, 462
FREIRE, João 209
FREISINGEN, bispo Otto Von 154
FREITAS, Jordão de 18, 29
FREITAS, Simão de 250
FRESCOBALDI, Lionardo di Nicolo 214, 416, 565, 543
FRIAS, Manuel de 383
FROIS, P.e Luís 388, 400
FRUTUOSO, Gaspar 229
GAFFIOT, Felix 170
GALEGO, João 320, 355, 410
GALENO 66, 502
GALILEU 39, 54, 361, 519, 524
GALINDO, Fray Juan de Abreu 125
GALVÃO, António 229, 362
GALVÃO, Duarte 225, 557, 568, 571
GAMA, Aires da 409
GAMA, Duarte da 96
GAMA, Gaspar da 288
GAMA, Vasco da 46, 58, 64, 114, 144, 167, 173, 287, 288, 292, 302, 315, 316, 318, 318, 334, 335, 350, 365, 373, 375, 385, 416, 426, 429, 436, 518, 565
GÂNDAVO, Pero de Magalhães 499, 518, 531, 587.
GARCIA, Diego 317
GARCIA, Rodolfo 587
GASTRA, F. S. 553
GELMIREZ, Diego 196
GENGIS KHAN 157, 159
GIL, Juan 550, 565
GIL, Maria Olímpia Rocha 549
GILLARD, Lucien 555
GIRAUD, Yves 578
GODECHOT, J. 549
GODINHO, P.e Manuel 215, 308, 520, 529, 565, 588
GODINHO, V. Magalhaes 14, 17, 22, 43, 50, 52, 328, 467, 494, 523, 541, 544, 551, 554, 563
GOIS, Bento de 292
GOIS, Damião de 54, 92, 225, 228, 501, 516, 519, 534, 540, 559, 561, 570, 571-
GOMARA, Francisco López de 24, 26, 63.
GOMES, Azevedo 540
GOMES, Diogo. 45, 125, 163, 165, 177, 178, 584 585
GOMES, Rita Costa 33
GONÇALVES, Antão 165, 179.
GONÇALVES, Nuno 579
GONÇALVES, Sebastião 377
GONDI, António. 250.
GONNEVILLE 470, 565
GOOD, Jackie 530
GORANI 538
GORIS 464
GOSSART, Jan 579.
GOUBERT, Pierre. 59, 60
GOUVEIA, Diogo de 462
GRAÇA, Santos 588
GRACIÁN, Baltazar 498, 497, 516
GRANOLLACH, Lunário de Bernardo de 567
GREEN, Michael 322
GREGÓRIO IX, papa 159
GROUSSET, Rene 154, 157, 552
GUADAGNI, Tomassino. 250, 251
GUEDES, Max Justo. 552
GUEVARA, Fr. António de 64, 143, 562
GUICCIARDINI, Francesco 558
GUION, l'Ermite. 84
GURVITCH, G. 536, 572
GUZMÁN, Don Juan de 251
HAKLUYT 394, 518, 530
HALDINGHAM, Fr. Ricardo de 171, 202, 226
HAMILTON, Earl J. 483
HANKE, Lewis 20, 588
HARLEY, J. B. 543
HARVEY 54, 524
HAUSER, Henri 60, 545
HEATON, Herbert 413
HEERS, Jacques 432, 550
D. HENRIQUE, Infante 46, 52, 54, 165, 178, 193 224, 287, 326, 412, 468, 501, 506, 519, 569, 570
HENRIQUES, Henrique 111
HERCULANO, Alexandre 517, 523
HERODOTO 170, 269, 271, 533
HERVAL 565
HIPALO 299.
HIPARCO 501
HIPÓCRATES 66, 502
HOJEDA 515
HOLANDA, Sérgio Buarque de 546.
HOLLYWOOD, John — vd. *Sacrobosco*
HOMEM, A. Carvalho 33
HOMEM, Lopo. 77, 173, 208, 210, 244, 291, 317, 564, 575
HONG PAO 305
HUGO, bispo de Gábala 154
HUIZINGA, J. 46, 530, 590
HURTADO, Lope 366
HUYGENS 567

INCLUSUS, Honorius, 265.
INDICOPLEUSTES, Cosmas, 154, 167, 274, 302, 304.
INOCÊNCIO IV, papa, 281.
ISABEL I, a Católica, 27.
ISMAEL, Xeque, 291.
IYÂS, Ibne, 582.
D. JOÃO I, 140, 142, 224, 242, 287, 326, 507, 572, 578, 579.
JOÃO II, 46, 59, 95, 140, 166, 195, 199, 287, 331, 445, 510, 517, 530, 581.
D. JOÃO III, 97, 341, 424, 463, 470, 473.
JOÃO I DE ARAGÃO, 160.
JOÃO XXII, papa, 160.
JOBSON, Richard 585.
JULIEN, Ch. André, 32, 565.
JUSTINIANO, imperador, 276.
JUSTINO, David, 33.
JUSTINO II, 276.
KAMEN, Henry, 544.
KANT, 39.
KELLENBENZ, 549.
KEPLER, 54, 524.
KHALDUN, Ibne, 76, 119, 125.
KHAN, Arghun, 281.
KHORDADHBEH, Ibne, 276.
KING, Larry, 570.
KONDRATIEFF, 75.
KONETZKE, Richard, 544, 550.
KRETSCHEMER, 170, 171, 173.
LA RONCIERE, Ch., 172, 175, 228, 285, 547.
LA RONCIERE, Monique, 564.
LA SALLE, Gadifer de, 112, 230, 506, 569, 584.
LADURIE, E. Le Roy, 46.
LAGUNA, D. Andrés de, 587.
LAISTNER, M. L. W., 170.
LANDIN, Gaspar Dias de, 581.
LANGELE, Geoffrey de, 282.
LANGLOIS, Ch. Victor, 546.
LAPA, J. do Amaral, 552.
LAPA, J. Rodrigues, 464, 467, 546, 576.
LARANDA, Johan de, 462.
LAS CASAS, Bartolomé de, 241, 292.
LAVAL, Pyrard de, 97, 309, 336, 365, 380, 391, 447.
LAVANHA, J. Baptista, 360.
LE COULLON, Jean, 582.
LE DANOIS, E., 549.
LE FLEM, 544.
LE VERRIER, Jean, 125, 162, 525, 547, 569.
LEÃO, Duarte Nunes de, 540.
LEÃO, Fr. Gaspar de, 136, 560.
LEÃO o Africano, 174, 205.
LEARDUS, Johannis, 174, 205.
LEE, William, 104.
LEGAZPI, 100.
LEITE, Duarte, 14, 18, 19, 20, 29, 30, 31, 45, 52, 158, 161, 164, 165, 175, 175, 176, 177, 178, 179, 328, 530, 542, 544, 547, 549, 564, 570.
LEME, Rui, 252.
LEMOS, Jorge de, 554, 569, 573.
LEON, Cieza de, 499, 588.
LEON, Pierre, 545.
LEPE, Diego de, 515.
D. LEONOR, Infanta, 211.
LI, André de, 364, 567.
LIEBANENSIS, Beato 202, 226.
LIMA, Américo Pires de, 553.
LIPOMANI, 449.
LISBOA, Fr. António, 287.
LISBOA, João de, 335, 360, 361, 518.
LOBO, A. Costa, 28, 581.
LOMBARDO, João, 252.
LOPES, Bastiam, 209.
LOPES, David, 18, 29, 31.
LOPES, Duarte, 355.
LOPES, Fernão, 326, 568, 569, 581.
LOPES, Dr. Martins, 255, 256.
LOPES, Tome, 318.
LOPEZ, R., 313.
LUCAS, Clara, 546.
LUCENA, Vasco Fernandes de, 166, 328, 512.
LÚCIO, 225.
LUCOLONGO, Pietro de, 202.
LUGO, Alonso de, 242, 251.
LUÍS, Lázaro, 82, 209, 499.
MA HUAN, 398.
MACEDO, António de Sousa, 540.
MACEDO, Duarte Ribeiro de, 484, 485, 486, 540.
MACEDO, J. Borges de, 492, 493, 494.
MACHADO, Franco, 177.
MACHADO, Reis, 588.
MADOZ, Pascual, 540.
MAFFEI, 540.
MAGALHÃES, Fernão de, 27, 59, 77, 79, 100, 241, 334, 362, 520.
MAGALHÃES, J. Romero de, 33, 43.
MAHALINGAM, 390.
MAHOMET I, 415.
MAHOMET II, 415.
MAIORCA, Jaime de, 206, 286.
MALANIMA, Paolo, 555.
MALFANTE, António, 172, 175, 178.
MANDEVILLE, Jean de, 79, 92, 159, 161, 163, 164, 205, 226, 227, 276, 285, 295, 503, 511, 512, 515, 540, 547, 547, 562.
MANGU KHAN, 382.
MANRIQUE, Sebastião, 292.
MANS, Belon du, 425.
MANUCIO, Aldo, 213.
D. MANUEL, 42, 46, 58, 62, 83, 195, 199, 208, 220, 244, 287, 288, 341, 342, 409, 418, 445, 520, 557.
MANUEL, imperador bizantino, 156.
MANZANO MANZANO, Juan, 551.
MARCHIONE, Bartolomeu, 199, 331, 445.
MARGOLIN, Jean-Claude, 543.
MARIGNOLLI, Giovanni, 282.
MARINESCU, C., 547.
MARIZ, Pedro, 520, 540, 571.
MARQUES, A. H. Oliveira, 327.
MARQUES, J. Silva, 30, 42, 327, 513.
MARQUES DE ALEGRETE, 487, 488.

MARQUÊS DE BOMBELLES 538
MARQUÊS DE FRONTEIRA 486, 488
MARQUÊS DE POMBAL 490, 493, 494
MARQUÊS DE SANTA CRUZ 343
MARTELLUS, Henricus 207
MARTIGNY, Antoine de 251
MARTÍNEZ, José Luís 551
MARTINS, Fernão 287, 328, 511, 514
MARTINS, J. P. Oliveira 21, 159, 411, 518, 547
MARTINS, José V. de Pina 546, 589
MÁRTIRES, Fr. Bartolomeu dos 96
MARX, Karl 39, 55, 60, 106
MASCARENHAS, P.e 400
MASCARENHAS, Pedro 317
MASSON 426
MATA, Luís Gomes da 579
MATA, M. Eugénia 33
MATHEW, K. S. 553
MATOS, A. Teodoro de 337, 554
MATOS, Luís de 31, 43, 45, 49, 542, 585, 589
MATTIOLI, Pietro Andrea 173
MAURÍCIO, Domingos 156, 157, 163, 164, 547, 570
MAURO, Fréderic 15, 32, 43, 478, 541, 545, 548, 549, 551
MAURO, Rabano 275
MAUSS, M. 536
MAYR, Hans 336, 511, 526, 540
MÉDICIS, Cosimo de 211
MELA, Pompónio 92, 255, 274, 510, 515, 520
MELLIS, Frederigo 549
MELO, Jorge Pereira de 342
MELO, Martim Afonso de 361
MENDES, Diogo 331
MENDONÇA, H. Lopes de 18, 28, 31, 342, 563
MENDONÇA, M. J. 578
MENESES, Avelino de Freitas 549
MENESES, D. Duarte de 402
MENESES, D. Henrique de 394
MENESES, D. João de 195
MENEZES, J. Vasconcelos e 553
MERAJ, Gaspar de 364
MERÊA, Paulo 18, 29
MESTRE AFONSO 291, 386, 426, 529
MESTRE DE FRANCKFURT 579
MEUVRET 483
MICHEL, Francisque 547
MICINNIS, R. M. 545
MIQUEL, André 552
MIRANDA, Simão de 394
MISKIMIN, Harry 433, 545, 556
MOLLAT, Michel 32, 182, 543, 549, 551, 552, 564
MONCADA, Sancho de 540
MONCLARO, P.e 302, 313, 320, 336
MONOD, Théodore 61, 78, 298, 550
MONTAIGNE 39, 149, 497, 502, 581
MONTALBODDO 306, 313, 530
MONTANARI, Geminiano 457, 555
MONTANARI, Giovanni 431, 433
MONTANES, Pilar Lirio 548
MONTARROIO, Pêro de 287
MONTCHRETIEN, Antoyne de 139, 373, 429, 431, 545, 556, 562
MONTEIRO, J. R. Vaz 553
MONTEIRO, Jacome 462
MONTEIRO, Manuel 335
MONTESQUIEU 39, 62, 63, 333, 454, 587
MOOKERIJI 301
MOQUET 336
MORELAND 322
MORGA, A. de 394
MORINEAU, Michel 43, 555, 582
MORUS, Thomas 63, 227
MOSTAERT, Jan 579
MOTA, A. Teixeira da 14, 29, 30, 31, 31, 43, 52, 166, 167, 312, 549, 552, 563, 564, 565, 585
MOTA, Aleixo da 335, 354, 529
MUN, Thomas 79, 92, 534
MUNZER, Jerónimo 107, 165, 177, 287
MURAD II 415
MUSSO, G. G. 554
NARDY, Leonardo 252
NASCIMENTO, Aires 543
NAVARRETE, H. 518
NEARCO 300
NEPER 524
NEVES, Acúrcio das 345, 453
NEWTON 39
NEWTON, A. P. 543, 546
NICOLAS, Gaspar 85, 500
NÓBREGA, P.e Manuel da 79, 107, 109, 376, 531
NOGARO, Bertrand 104
NORONHA, D. Garcia de 351
NOVA, João da 342, 355
NOVAIS, Paulo Dias de 136
NUNES, Pedro 54, 360, 361, 364, 518, 519, 520
OLIVEIRA, António de 43
OLIVEIRA, Aurelio de 33, 43
OLIVEIRA, Cristóvão Rodrigues de 559
OLIVEIRA, Fernando 253, 343, 364, 563
OLIVEIRA, J. Nunes de 43
OLIVEIRA, Fr. Nicolau de 356, 540, 559, 572
OPPERT, G. 155
ORAT, Garcia de 310
ORÓSIO, Paulo 92, 176, 225, 274, 275, 276
ORTA, Garcia de 54, 97, 136, 173, 174, 306, 381, 382, 384, 385, 396, 425, 520
ORTA, Tomé de 360
ORTIZ, A. Dominguez 32, 55, 544
PACHECO, Gonçalo 166
PACIOLI, Fr. Luca 85
PADRÓN, F. Morales 20, 32, 55, 544, 547, 550, 582
PAES, Simão Ferreira 337
PAIVA, Afonso de 287, 302, 510
PAIVA, Jorge de Orta de 364
PALHA, Fernando 463
PALHA, Mem 461
PAMPLONA, Fernando 578
PANCRUDO, P.e 400
PARIS, Mattew 190
PARMENTIER 322 334

PARRY, J. H. 32. 544.
PASSAGNA, Manuel 196.
PAWLOWSKI. 377, 380, 388, 390, 391, 397
PEARSON, M. N. 552, 553.
PEDELABORDE, P. 552
PEDREIRA, Jorge 33
PEDRO o Cerimonioso 85.
D. PEDRO, Condestável. 193.
D. PEDRO I. 326
D. PEDRO, Infante. 46, 51, 164, 166, 235, 242, 286, 412, 413, 511, 515, 548, 569, 570, 581, 586.
PELORSON. 544
PEREIRA, António Pinto 570.
PEREIRA, Benjamim 51
PEREIRA, Diogo Fernandes 316
PEREIRA, Duarte Pacheco. 44. 51, 92, 107, 115, 125, 141, 148, 173, 175, 178, 252, 335, 351, 359, 361, 363, 418, 460, 510, 511, 512, 518, 520, 539, 563, 585; (*Esmeraldo*). 54, 82, 109, 163, 174, 255, 274, 584
PEREIRA, Francisco Esteves 286
PEREIRA, F. Jasmins. 252, 548
PEREIRA, Galeote 291
PERES, Damião. 15, 172, 544, 549, 578, 585, 589.
PERESTRELO, Bartolomeu 228
PÉREZ, J. 544
PESSOA, Baltazar 214, 291, 573
PEUTINGER 84, 509
PIKE, Ruth. 551
PIMENTA, Alfredo 462
PIMENTEL, Luís Serrão 212, 360, 364, 554
PINA, Luís de 553.
PINA, Rui de 461, 568, 570
PIÑERO, J. M. Lopez 544
PINHEIRO, António 569
PINOT, J. P. 549
PINTO, Fernão Mendes. 77, 118, 314, 498, 587.
PINTO, Fr. Heitor 518, 519.
PINTO, J. Rocha 21, 33, 42, 45, 135, 530, 542, 565, 580, 587.
PIPINO, Fr. 511
PIRENNE, H. 488
PIRENNE, J. 170
PIRES, André 335.
PIRES, Gomes 176
PIRES, Simão 470.
PIRES, Tomé 51, 82, 97, 134, 148, 291, 311, 313, 361, 382, 386, 499, 538, 585, 586; (*Suma Oriental*) 309, 310, 314, 379, 385, 391, 397, 399, 400, 403, 404, 408, 417
PIRI RAIS. 422
PIZON, Alonso 515
PIZZIGANO, Zuane 206, 223, 224, 227
PLÍNIO, o Velho. 92, 172, 176, 225, 255, 274, 275, 276, 501, 503, 514, 515
POLO, Maffeo 281
POLO, Marco 157, 158, 159, 160, 161, 164, 172, 175, 179, 281, 282, 285, 286, 288, 292, 295, 311, 313, 399, 511, 514, 515, 565, 586
POLO, Nicolo 281
PORDENONE, Fr. Odorico de 158, 171, 226, 282, 282, 295, 503, 514
PORTILLA, Miguel Leon 15, 32, 588
PTOLOMEU 66, 173, 205, 207, 213, 341, 256, 268, 271, 274, 276, 278, 281, 288, 292, 301, 360, 501, 502, 503, 512, 515, 520, 524
QUENTAL, Antero de 518, 520, 523.
QUINET, Edgar 25, 149.
QUINTELA, I. da Costa 341, 518, 552
RAMÚSIO. 49, 54, 82, 295, 314, 361, 365, 376, 384, 386, 390, 396, 399, 499, 501, 530, 557.
RAU, Virgínia. 583.
REAL, António 97.
REBELO, G. 314
REBELO, Nicolau de Orta 215, 529, 588.
RECCO, Nicoloso de 584
REGIOMONTANO. 512
REGO, A. da Silva. 48, 179, 552.
REIMÃO, Gaspar Ferreira. 565.
REIMS, abade Odon de 155.
REINEL, Jorge 173, 209, 291, 564.
REINEL, Pedro 173, 206, 224, 291, 509, 564
REMÉDIOS, Mendes dos 570
RENOUARD, Yves. 432
RESENDE, André de 142, 540.
RESENDE, Garcia de 59, 66, 86, 88, 92, 95, 96, 109, 119, 134, 135, 140, 148, 462, 570, 586, 587
RESENDE, Pedro Barreto 44, 337, 369, 376, 377, 388, 409, 580, 585
REVERÓN, Bonnet 547
RIBEIRO, Diogo 77, 210, 229, 317
RIBEIRO, Luciano 365
RIBEIRO, Orlando 14, 29, 30, 52, 305, 583
RICCI, Franco Maria 49
ROCHA, Manuela 33
ROCHE, Étienne de la 85
RODRIGUES, Bernardo 558, 581
RODRIGUES, Diogo 317
RODRIGUES, Francisco 77, 288, 317
RODRIGUES, João 111, 177, 585
RODRIGUES, Vicente 335, 529
ROGERY, Mafeu 252
ROIZ, Pero 572
ROLIN, Nicolas 579
ROSELLI, Pietro 206
ROSMITHAL 228
ROSS, Denison 156, 158, 163, 164, 547
ROUILLÉ 454, 455
ROUSSEAU 39
RUBRUCK, Guilherme de 159, 281, 282
RUCELLAI 250
RUYSCH, Johan 207, 241, 292
SA'ID, Ibne 305
SÁ, Mem de 243
SÁ, Pantaleão de 382
SÁ, Salvador Correia de 489
SACROBOSCO 205, 276, 360, 364, 503, 510, 515
SAINT-LU, André 588
SALDANHA, António de 316
SALDANHA, Manuel de 346
SALGADO, A. J. 581

SALGADO, A. M. 581
SALVADOR, Fr. Vicente do 569
SAMPAIO, A. de 28
SAN STEFANO, Hieronimo di 286, 287
SANNAZZARO 577
SANSOM 318
SANTA MARIA, Domingo 110
SANTO ESTÊVÃO, Gomes de 164
SANTO ESTÊVÃO, Jerónimo de — v. *San Stefano.*
SANTO ISIDORO DE SEVILHA 92, 172, 176, 225, 275, 276, 503
SANTOS, J. Marinho dos. 33, 548, 562.
SANTOS, Reynaldo dos 575, 579, 589
SANTOS, Rui 33
SANUDO, Marino 204, 276, 286, 328, 418, 560
SÃO BERNARDINO, Fr. Gaspar de 108, 115, 215, 306, 378, 448, 529, 588
SÃO LUÍS 157, 281
SARAIVA, António José 45, 90, 546, 569, 587
SARAIVA, cardeal 518
SARDELLA 421
SARMIENTO, Luís 365
SASSETTI 309, 310, 313, 336, 350, 358, 380, 384, 396, 397, 424, 447, 449
SATRI, Nilakanta 154
SAUMA, Raban bar 281
SAUVAGET 302, 305
SAVORANOLA 570
SCARIN, E 546
SCHEDEL, Hartmann 92, 557
SCHEFFER, Ch 543
SCHILTBERGER 286
SCHMITT, Clement 158, 159
SCHNEIDER, J 545
SCHOFFER, I 553
SCHONER 241
SCHOTT, G 549
SCHUMPETER 530
SCHURHAMMER 589
D. SEBASTIÃO 136, 520
SEE, Henri 413
SENS, cardeal de 471
SEQUEIRA, Diogo Lopes de 315, 316, 375, 399
SÉRGIO, António 19, 21, 52, 411, 518, 520, 523
SERNIGI, Jerónimo 252, 292, 444
SERRA, António 25, 63, 139, 144, 429, 431, 456, 545
SERRÃO, Francisco 316
SERRÃO, J. Veríssimo 588
SERVET 54, 524
SEVERAC, Jordanus de 163, 171, 282, 285.
SEVILHA, Pedro Amigo 286
SEVILHA, Santo ISIDORO — vd. *Santo Isidoro de Sevilha*
SÍCULO, Maríneo 540
SIDI ALI 422
SIEVEKING, H 182
SILBERT, Albert 548
SILVA, Andrade e 143
SILVA, José Lopes da 581
SILVA, L. Pereira da 18, 29, 31, 563
SILVEIRA, Francisco Rodrigues 581.
SILVEIRA, Luís da 42, 585
SILVEIRA, D. João da 316.
SILVES, Diogo de 206, 234
SIMKING, C. G. F. 552.
SIMÕES, Veiga 19, 30, 52, 412
SLESSAREV, Vsevolod. 547
SMITH, Adam 24, 26, 63
SOARES, Fernam 316, 335, 340, 371
SOARES, Gabriel 499
SOARES, Lopo. 373, 473.
SOARES, Pero Roiz 577, 581.
SOLINO 85, 172, 225, 274, 275, 276, 503.
SOLIS, Duarte Gomes 97, 139, 298, 336, 340, 373, 429, 447, 447, 449, 449, 545, 555, 560, 567.
SOLIS, João Dias 362
SORRIN, Germain. 76.
SOTO MAIOR, Álvaro de Cadaval Valadares 144
SOTO MAIOR, Diogo Pereira 561
SOUSA, Faria e 356, 540, 562, 571
SOUSA, Fernando de 33.
SOUSA, Gabriel Soares de 587
SOUSA, Fr. Luís de 467
SOUSA, Martim Afonso de 46, 394, 472
SOUSA, Pero Lopes de. 518, 530, 565
SOVERAL, Diogo 404
SPIES, Otto. 302
SPINOZA 39
SPOONER, Frank 556
STADEN, Hans 112, 589
STEENSGAARD, Niels. 552
STRAUSS, E 414
SUR, Jorge. 166.
SYKES, Percy 158
SYLVANUS, Bernardus. 207.
TAFUR, Pero 565
TAVERNIER 380, 388
TAVIANI, Paolo E. 550
TÁVORA, Rui Lourenço de 341, 373.
TAYLOR, G. R 32
TCHENG-HUÓ 305
TEIXEIRA, João 210
TEIXEIRA, Pedro 382, 384, 399
TENREIRO, António. 214, 383, 529, 573, 574
TERNAUX-COMPANS 518
THENAUD, Jean 417, 565
THEVET 90, 308, 386, 404.
THOMAZ, Luís Filipe 554
THORNE, Robert 236, 292.
TIRO, Marino de 524
TOCQUEVILLE 39
TOLEDO, D. Garcia de 195
TOSCANELLI 164, 286, 287, 328, 511, 514
TOUCHARD, Henri. 32, 549.
TOUSSAINT. 305
TRANCOSO 562
TRIGOSO, Sebastião 49, 518
TRINDADE, Fr. Paulo da 381
TRISTÃO, Nuno. 572
TRON 449
TUCÍDIDES. 533

TUÑON DE LARA. 544.
TUNSTALL, GUTHBERT. 85.
TYCHO-BRAHÉ. 54, 92.
UAHAB, Ibne. 278.
USO DI MARE, Antonio. 164, 165, 179, 328.
VALE, Ema. 229.
VALERA, Carlos de. 461.
VALÉRIO, Nuno. 33.
VALIGNANO, Alessandro. 350.
VALLADOLID, Ruiz de. 583.
VALLICROSA, Millás. 567.
VALSEQUA, Gabriel de. 204, 206.
VAN DIEMEN. 410.
VAN EYCK, Jan. 579.
VAN GOENS. 321.
VAN LINSCHOTTEN. 308, 336, 362, 371, 376, 377, 382, 387, 407, 540.
VAN ORLEY. 579.
VAN SONNEVELT. 104.
VARAGNAC. 298.
VARELA, Consuelo. 32, 550, 565.
VARGAS, Bastião de. 136.
VARTHEMA, Ludovico di. 295, 336, 539.
VASCONCELOS, Basílio de. 177.
VASCONCELOS, Jorge Ferreira de. 90, 97, 373, 576.
VASCONCELOS, J. Frazão de. 552, 563, 31.
VASCONCELOS, P.ᵉ Manuel. 540.
VASCONCELOS, Luís Mendes de. 439, 447.
VASE, João. 540.
VAUBAN. 555.
VAZ, Gaspar. 470.
VEGA, Andrés de la. 582.
VELAZQUES. 575.
VELHO, Álvaro. 90, 109, 125, 133, 167, 173, 177, 288, 336, 510, 529, 531, 585.
VELHO, Bartolomeu. 499.
VELHO, Diogo. 58, 59, 66, 82, 148, 226.
VELHO, João. 111.
VELOSO, Fernão. 114.
VERLINDEN, Ch. 416.
VERRAZANO. 241, 250.
VESALIUS. 54, 524.
VESCONTI, Pietro. 171, 174, 175, 204, 276.
VICENTE, Gil. 80, 86, 87, 103, 141, 142, 361, 529, 562, 571, 572.
VIDAGO, João. 552.
VIEIRA, Alberto. 548.
VIEIRA, António. 26, 562.
VIEIRA, Cristóvão. 291.
VIEIRA, P.ᵉ Francisco. 375.
VIETE. 519.
VIGNAUD, Henri. 28.
VIGNERAS, L. A. 546.
VILA FRANCA, Fr. Baltazar de. 92.
VILADESTES, Meciá. 161, 204.
VILHEGAS, Diogo Henriques de. 572.
VILLANI. 558.
VINA, Mateo. 251.
VISCONDE DE LAGOA. 42.
VISCONDE DE SANTARÉM. 336, 490, 518, 542, 564, 570.
VITERBO, J. Sousa. 18, 29, 572.
VITÓRIA, Fr. Pascal de. 282, 282.
VITRY, Tiago de. 157.
VIVALDI (irmãos). 67, 196.
VIVES. 213.
VIZINHO, José. 510, 512.
WACHTEL, Nathan. 15, 32, 588.
WALCKENAER. 518.
WALDESEEMULLER. 173.
WALLERSTEIN, Immanuel. 104, 541.
WARMINGTON, G. H. 300, 301.
WELCH, Sidney. 387.
WESSELING, H. L. 26.
WEYDEN, Roger van der. 579.
WILLIAMS, Harry F. 542.
WITTE, Ch. de. 166.
WOLFEL, Dominik Joseph. 125.
WOLFF, Philippe. 545.
WOODWARD, David. 543.
XAVIER, Francisco. 320, 377.
XAVIER, P.ᵉ Manuel. 337.
XIMENES, Cardeal. 70.
XIRAU, Ramón. 588.
YAKUT. 278.
YE-LIU TA-CHE. 155, 156.
YIÂS, Ibne. 423.
ZACUTO, Abraão. 363, 509, 515.
ZAID, Abu. 276.
ZARATUSTRA. 268.
ZARCO, Gonçalves. 176.
ZAVALA, Sílvio. 20, 20, 32, 544.
ZURARA, Gomes Eanes de. 44, 124, 135, 141, 164, 166, 176, 177, 286, 506, 518, 550, 558, 561, 569, 570, 573, 583, 584, 585, 586. (*Crónica da Guiné*). 112, 175, 179.

# Índice geográfico


ABISSÍNIA 153, 156, 160, 161, 163, 165, 171, 174, 179, 274, 276, 287, 366, 379, 390, 395, 396, 401, 409

ABROLHOS, baixos dos 358

ACAPULCO 100, 103, 237, 350, 447, 448, 454

ACHEM 77, 339, 354, 407, 424, 439

AÇORES 43, 71, 99, 100, 102, 103, 178, 198, 199, 206, 224, 229, 230, 231, 235, 236, 237, 240, 241, 242, 243, 245, 246, 247, 250, 251, 253, 297, 348, 353, 355, 356, 357, 363, 466, 474, 478, 483, 487, 506, 508, 515, 525, 548, 550, 562

ADEM 172, 236, 237, 286, 286, 287, 303, 305, 306, 324, 325, 378, 386, 396, 401, 402, 403, 404, 408, 409, 417, 419, 422, 425, 425, 432, 435, 439, 440, 450

AFGHANISTÃO 263, 270

AFRICA 42, 61, 64, 78, 100, 104, 108, 161, 167, 170, 171, 172, 174, 177, 179, 212, 225, 237, 244, 255, 257, 275, 297, 304, 400, 411, 419, 428, 454, 456, 472, 502; — (norte), 412, 413; — (oriental), 308, 316, 379, 381, 395, 401, 404; — (saariana e negra), 460

AGRA 292, 292, 380

AGULHAS, cabo das 351, 355, 363

AHMADABAD 404, 450

ALASKA 298

ALCACER 508, 573, 584

ALCACER DO SAL 186

ALEMANHA 105, 182, 193, 431, 433, 437, 443, 456

ALENQUER 85

ALENTEJO 71, 100, 577

ALEPO 215, 215, 220, 270, 286, 287, 291, 402, 418, 421, 422, 425, 426, 435, 440, 573

ALEXANDRETA 215

ALEXANDRIA 220, 287, 288, 325, 379, 416, 417, 418, 419, 420, 423, 425, 432, 435, 436, 440

ALGARVE 70, 125, 183, 184, 195, 196, 198, 199, 245, 246, 465, 561

ALGECIRAS 184

ALICANTE 192

ALJEZUR 326

ALMEDINA 397, 417

ALMERIA 184, 194

ALTAI 155

AMARELO 258, 281

AMAZONAS 243, 351

AMÉRICA 24, 62, 428, 477, 487; — do Norte, 241, 297; — do Sul, 292, 478

AMÉRICAS 27, 42, 64, 78, 100, 104, 141, 244, 247, 297, 298, 446, 454, 499, 550; — (vd *Novo Mundo, Indias Ocidentais, Indias de Castela, América do Sul*).

AMHARA 161

AMSTERDAM 83, 101, 104, 240, 247, 452, 480, 481, 495

AMU-DARYA 237, 269, 270, 271, 432

AMUR 256

ANATÓLIA 198, 255, 256, 271, 282, 324, 414, 415

ANDALUZIA 67, 70, 83, 184, 190, 197, 236, 245, 346, 512

ANDAMANES, ilhas 276, 301

ANDERGUERY 407

ANGARA 257

ANGOLA 237, 247, 347, 348, 354, 361, 362, 480, 484

ANGOXA, ilhas de 388

ANGRA DOS RUIVOS 355

ANTILHAS 58, 66, 83, 86, 99, 103, 109, 207, 236, 237, 240, 250, 292, 297, 356, 456, 478, 481, 482, 484, 514

ANTUÉRPIA 63, 83, 85, 101, 104, 136, 247, 252, 331, 350, 444, 459, 467, 473, 575, 583

APULIA 99, 221

ARÁBIA. 153, 255, 256, 274, 291, 299, 300, 304, 306, 307, 308, 316, 385, 386, 390, 395, 396, 402, 403, 404, 419, 519
ARAGÃO. 27, 184, 193, 236, 241
ÁRTICO. 256.
ARGEL. 196.
ARGUIM. 88, 229, 470, 510, 585
ARMÉNIA. 155, 163, 170, 255, 413, 436.
ARZILA. 198, 198, 236, 472, 508, 558, 584
ASCENSÃO, ilha de. 353, 356.
ASER. 387.
ÁSIA. 42, 61, 66, 76, 78, 88, 97, 106, 107, 163, 167, 170, 171, 174, 210, 225, 240, 256, 257, 269, 271, 275, 276, 278, 288, 292, 295, 323, 328, 334, 411, 419, 428, 428, 477, 502, 551, 552
ÁSIA MENOR. 413, 415.
ASSAM. 276
ASTÚRIAS. 103
ATLÂNTICO. 15, 27, 30, 61, 70, 76, 99, 176, 192, 199, 207, 209, 236, 241, 276, 285, 297, 298, 315, 333, 334, 340, 350, 351, 353, 354, 355, 356, 460, 465, 477, 480, 491, 493, 499, 501, 503, 509, 514, 543, 549, 550, 551
ATLAS. 172, 205.
ATOUGUIA. 326
AUSTRÁLIA. 316
AVÁ. 406
AVEIRO. 67, 186, 192, 465, 474, 559
AVILÉS. 186.
AXUM. 162.
AZERBAIDJÃO. 278.
BAB-EL-MANDEB. 300, 316, 378, 379, 424, 435
BABILÓNIA. 299.
BACTRIANA. 269, 270
BAEZA. 101
BAGHDAD. 215, 278, 287, 292, 303, 303, 304, 378, 382, 414, 414, 416, 418, 426, 435, 573.
BAHAMAS. 99.
BAHARÉM, ilhas de. 308, 382, 384, 386
BAÍA. 83, 100, 237, 347, 348, 349, 350, 353, 357, 358, 470, 481, 490.
BAIKAL. 257.
BAIKÁLIA. 260
BAIONA. 186
BAJAZETO. 415
BALAGHATE. 396.
BALARY. 573
BALCÃS. 255, 256, 413
BALEARES. 197, 204, 206, 209, 223
BALKH. 237, 269.
BALKACH. 155, 255
BANDA. 77, 314, 321, 323, 394, 395, 404, 407, 408, 421, 445
BANDEL. 573.
BARBAS, cabo das. 460
BARBORÁ. 316, 403
BARÇALOR. 396, 397, 398, 405
BARCELONA. 101, 166, 192, 194, 198, 212, 213, 350, 447, 467, 499, 558, 567
BAROCHE. 300, 404, 450
BASSAIM. 319, 391, 397, 400, 404
BASSORAH. 214, 215, 269, 291, 303, 304, 305, 339, 378, 396, 397, 402, 403, 416, 418, 421, 422, 424, 426, 435, 573
BATÁVIA. 237, 323, 373, 406, 450, 454
BATICALÁ. 386, 387, 397, 402, 405.
BATJAN. 408
BAYONE. 188, 190.
BADAZAIS. 186.
BEIRUTE. 269, 325, 414, 416, 417, 418, 419, 420, 425, 432, 435, 436, 440
BELUCHISTÃO. 258, 260
BENGALA. 288, 299, 303, 314, 315, 316, 323, 324, 346, 348, 349, 378, 379, 381, 384, 385, 391, 398, 399, 399, 400, 401, 402, 406, 407, 408, 417, 439, 445, 446, 453, 566.
BENGUELA. 324.
BENIM. 166, 328, 472.
BERGEN. 183
BERMEO. 186
BILBAO. 186
BIRMÂNIA. 262, 299, 302, 309, 385, 399
BISCAIA. 68, 71, 183, 184, 186, 188, 460
BISNAGA. 324
BIZÂNCIO. 153
BOA ESPERANÇA, cabo de. 24, 28, 63, 77, 100, 107, 173, 174, 199, 207, 211, 236, 317, 321, 333, 334, 351, 352, 353, 355, 358, 409, 411, 422, 428, 436, 438, 454, 525, 550, 585
BOÉMIA. 281, 434
BOJADOR, cabo. 28, 47, 178, 241, 415
BOKHARA. 432
BOLONHA. 101
BONS SINAIS. 114
BORDELAIS. 186, 190
BORDÉUS. 186, 487
BORGONHA. 86
BORNÉU. 77, 255, 268, 282, 301, 310, 314, 382, 384, 385, 391, 401, 408
BÓSFORO. 269
BOSTON. 247
BOURGNEUF, baía de. 186, 190
BRANCO, cabo. 71
BRASIL. 22, 43, 58, 63, 76, 79, 83, 95, 100, 105, 107, 109, 110, 112, 207, 212, 236, 237, 240, 241, 243, 247, 250, 347, 348, 351, 353, 356, 357, 361, 366, 448, 468, 470, 471, 472, 473, 478, 480, 481, 482, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 499, 510, 515, 531, 563, 564, 565, 566, 575, 587, 589
BRAVA. 305, 306
BREMEN. 183
BRESCIA. 105
BREST. 186
BRETANHA. 67, 190
BRISTOL. 186, 188, 196, 197, 228
BROACH. 299
BROUAG. 67, 186
BRUGES. 70, 83, 183, 188, 182, 198, 235, 460
BRUSA. 417
BRUXELAS. 101
BUENOS AIRES. 489, 490

BUKHARA 236, 278
BURGOS 84, 184, 190, 444, 672.
BURHANPOR 380, 450
BYMA 324
CABO VERDE 43, 47, 71, 100, 198, 199, 224, 229, 230, 231, 240, 297, 351, 355, 454, 461, 466, 585.
CACHEMIRA 276, 292.
CACHÉU 454
CÁDIZ 100, 103, 186, 198, 237, 247, 454, 456, 480, 488, 495
CAIRO 177, 214, 286, 287, 303, 325, 327, 379, 402, 403, 417, 418, 419, 420, 425, 435, 436, 440
CALÁBRIA 195
CALAIATE 316, 324, 386, 402
CALICUTE 64, 95, 114, 141, 236, 269, 286, 287, 288, 303, 306, 309, 314, 315, 316, 318, 318, 320, 325, 333, 334, 355, 375, 385, 398, 401, 405, 418, 419, 422, 436
CALIFÓRNIA 237
CAMARÃO, ilhas 95, 308, 382, 435.
CAMBAIA 236, 286, 308, 309, 315, 321, 324, 384, 387, 397, 398, 402, 403, 404, 405, 409, 417, 423, 445, 446
CAMBODIA 262, 268, 302, 314, 382, 400, 407, 408
CAMINHA 186, 465
CAMORIM, cabo 325, 378
CANADA 237, 247
CANANOR 95, 287, 309, 387, 398, 405, 409, 441
CANARA, V. *Kannara*
CANARIAS 27, 43, 61, 67, 70, 71, 88, 99, 103, 110, 111, 119-124, 125, 156, 176, 190, 195, 197, 198, 199, 206, 211, 223, 224, 227-231, 235, 236, 237, 241-244, 246, 247, 251, 253, 297, 351, 355, 415, 432, 460, 461, 478, 487, 502, 506, 507, 508, 512, 548, 573, 584
CANDIA 431
CANTABRICO 70, 71
CANTÃO 237, 278, 282, 303, 304, 305, 408, 455, 559
CARAMANIA 415
CARPATO 256, 257
CASCAIS 354, 577
CASTELA 27, 67, 105, 165, 184, 193, 194, 195, 236, 251, 440, 461, 472, 507, 566.
CASTRO MARIM 186
CASTRO URDIALES 186
CATALUNHA 86, 105, 183, 197, 204, 230, 327, 487
CATIFA 382, 386
CAUCASO 175, 176, 255, 263, 275, 281, 565
CEFALONIA 195
CEILÃO 58, 154, 256, 268, 270, 271, 274, 276, 278, 282, 285, 286, 288, 289, 292, 299, 300, 301, 302, 302, 303, 305, 306, 307, 309, 314, 315, 316, 320, 321, 323, 324, 373, 381, 382, 385, 398, 401, 402, 405, 406, 410, 418, 420, 421, 439, 446, 566
CELEBES 315, 401, 408
CEUTA 28, 95, 184, 192, 195, 198, 223, 225, 231, 235, 241, 411, 415, 466, 472, 506, 507, 508, 558, 561, 572, 573, 584
CHAGAS, cabo das 317, 352
CHAN-SI 260
CHAUL 309, 310, 314, 320, 377, 387, 390, 391, 398, 400, 404
CHEN-SI 260
CHILE 451
CHINA 60, 66, 77, 100, 103, 115, 119, 135, 141, 154, 155, 158, 171, 182, 255, 256, 257, 260, 262, 268, 269, 270, 271, 274, 276, 278, 281, 282, 291, 298, 299, 302-304, 314, 315, 316, 320, 321, 323, 324, 325, 330, 347, 349, 353, 354, 357, 374, 375, 376, 378, 381, 382, 391, 395, 401, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 414, 418, 421, 425, 427, 431, 432, 443, 448, 451, 453, 454, 494, 511, 543, 562, 585, 587
CHIOS 194, 212, 342, 431
CHIPANGURA 376.
CHIPRE 105, 106, 182, 209, 214, 215, 220, 231, 281, 431, 433
CHOA 161
CHUAMBO 376
COÇAIR 286, 299, 379.
COCHINCHINA 407, 408
COCHIM 221, 237, 308, 313, 314, 315, 318, 320, 321, 329, 336, 339, 340, 341, 342, 352, 353, 354, 373, 377, 378, 391, 394, 398, 399, 402, 405, 406, 408, 409, 410, 424, 437, 441, 442, 443, 449, 473, 511, 529, 553, 566
COIMBRA 62, 326, 567
COLOMBO 378
COMORES, ilhas 301, 324, 352, 353, 449.
COMORIM, cabo 300, 309, 316, 354, 373, 382, 387, 398
CONAKRY 125
CONCÃO 404
CONGO, reino do 166
CONSTANTINOPLA 155, 194, 281, 407, 412, 416, 421, 424, 557. — (vd. *Istambul*)
CÓRDOVA 101
COREIA 257, 270, 276, 414
CORFAÇÃO 316, 402
CORFU 195, 331
CORNUALHA 67, 188, 190
COROMANDEL 154, 172, 268, 288, 302, 303, 309, 314, 318, 321, 324, 346, 348, 349, 350, 390, 398, 399, 405, 407, 446
CORRENTES, cabo das 307, 395
CÓRSEGA 206, 209
CORTINA 573.
COSTA DA MALAGUETA 508
COULÃO 154, 281, 282, 304, 305, 307, 325, 405, 418, 424.
COVENTRY 188
COXIMIM 406
CRANGANOR 271, 321
CRETA 193, 209, 231, 247, 432
CRIMEIA 281, 414
CROISIC 186
CUAMA 379, 388, 395

CÚRIA MURIA, ilhas de 387, 402
CURIATE 308, 387, 398, 404.
DAHLAK 308, 435, 440, 382
DALMACIA 310, 319, 391, 404.
DAMASCO. 214, 269, 278, 292, 325, 402, 403, 414, 417, 420, 421, 435, 436, 440, 557, 573.
DANTZIG. 183
DANÚBIO. 202, 214, 257, 281, 415
DEKKAN. 263 269, 303, 324, 378, 380, 381, 384, 385.
DELGADO, cabo. 388
DELHI. 278, 292, 324.
DEVON. 278, 434.
DEVONSHIRE. 188
DHOFAR. 402
DIEPPE. 462
DIJON. 579.
DINAMARCA. 182.
DIOGO RODRIGUES, ilha de 317, 323, 352, 353
DIOGO HENRIQUES, ilha de 354
DIU 292, 303, 310, 316, 319, 320, 335, 339, 340, 380, 391, 397, 398, 404, 424, 425, 566
DIUL 396.
DJAKARTA 395, 439, 449
DJEDDAH 269, 286, 287, 379, 396, 402, 417, 421, 422
DJENÉ. 178.
DNIEPRE, rio 256, 258
DNIESTRE. 256, 258
DOGON. 310, 406, 407
DOMINICA. 515.
DON 157, 171, 213, 225, 255, 258, 263, 269, 281, 414
DONETZ. 256, 258
DVINA 183.
DZUNGÁRIA 258.
EGIPTO 105, 106, 154, 160, 165, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 182, 214, 231, 256, 269, 285, 286, 288, 291, 299, 300, 319, 324, 390, 400 413, 415, 418, 419, 423, 431, 436, 582.
ELBA, rio (leste de). 104
ELBURZ. 255.
EMÍLIA 105.
ESCANDINÁVIA. 76, 183, 205.
ESCÓCIA 182, 186, 223.
ESPANHA 183, 188, 190, 210, 375, 428, 431, 447, 448, 456, 480, 482, 485, 492, 495, 518 534, 560, 564, 575
ESPOSENDE 474
ESTREITO DE BEHRING 298
ESTREITO DE GIBRALTAR 67, 70, 182, 184, 190, 195, 196, 204, 243, 297, 412, 470, 472, 473
ESTREITO DE MAGALHÃES 240, 295
ESTREITO DE MALACA 300, 318
ESTREITO DE MECA 339, 378, 405, 407, 409, 422, 435, 445
ESTREITO DE ORMUZ 382, 384, 436
ESTREITO DE SINGAPURA 354
ETIÓPIA 81, 160, 163, 170, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 500, 585
EUFRATES. 170, 226, 260, 269, 270, 275, 403, 503
EUROPA. 22, 23, 24, 27, 55, 60, 61, 62, 78, 85, 98, 104, 158, 161, 167, 171, 182, 207, 225, 237, 244, 255, 256, 257, 271, 275, 295, 297, 323, 324, 325, 374, 376, 407, 411, 412, 419, 427, 428, 430, 433, 434, 436, 451, 452, 454, 456, 477, 507, 519, 534, 556, 558, 589; — (centro e leste), 444; — (leste). 209; — (norte), 183, 198, 447, 467
ÉVORA 557
FÃO. 464.
FARO. 186, 326.
FELIPINAS 100, 237, 255, 353, 394, 408, 409, 447, 448, 451
FERANDO DE NORONHA, ilha de. 358.
FERRARA 166, 215
FEZ 136, 198, 303, 466, 570.
FINISTERRA, cabo. 510.
FINLÂNDIA 257.
FLANDRES 42, 70, 75, 86, 182, 188, 194, 197, 221, 231, 235, 246, 251, 327, 331, 359, 403, 412, 421, 463, 575, 578.
FLORENÇA 83, 101, 106, 194, 211, 418, 433, 440, 441, 511, 558
FLORIDA 241
FONTAINEBLEAU. 471, 474
FORMOSA 255, 262, 291, 298, 408
FRANÇA 84, 98, 105, 106, 188, 190, 206, 223, 230, 240, 247, 281, 375, 416, 425, 426, 455, 456, 457, 464, 470, 473, 480, 484, 485, 487, 499, 534
FUTA DJALON 177
GALES. 67
GALIPOLI 415
GALIZA. 70, 103, 170, 183, 184, 188, 190, 565
GALWAY 188, 235
GÂMBIA, rio. 165, 177, 178, 507.
GANGES 92, 167, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 226, 262, 263, 269, 271, 274, 275, 292, — vale do, 324.
GARAJAUS. 352
GÉNOVA 83, 101, 184, 192, 194, 197, 204, 212, 215, 221, 235, 240, 246, 331, 350, 402, 418, 433, 441, 447, 467, 480, 495, 511, 558
GIBRALTAR 184, 193
GIJÓN 186
GIRONDA 186
GLOUCESTER 188
GOA 28, 136, 221, 237, 287, 292, 314, 315, 318, 320, 322, 324, 334, 335, 336, 338, 339, 340, 341, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 352, 354, 366, 369, 373, 374, 375, 377, 381, 385, 386, 387, 388, 391, 397, 398, 400, 401, 402, 404, 405, 409, 417, 425, 437, 443, 446, 448, 449, 451, 452, 481, 553, 557, 563, 566, 587
GOBI, deserto 154, 155
GOLFO DA GASCONHA 67, 184, 190, 224
GOLFO DE ADEM, 300, 316
GOLFO DA GUINÉ 351, 360, 461, 484
GOLFO DE AKABA 299
GOLFO DE BENGALA 307, 310, 315
GOLFO DE CAMBAIA 174, 271, 300

GOLFO DE MANAR 299, 382, 383, 384
GOLFO DE MARTABAM 300
GOLFO DE OMAN 303, 386, 402
GOLFO DE SIÃO 271, 300
GOLFO DE SUEZ 299
GOLFO GANGÉTICO 173, 304
GOLFO PÉRSICO 154, 170, 171, 204, 209, 210, 220, 269, 271, 274, 275, 276, 281, 287, 288, 291, 299, 300, 302, 303, 304, 305, 307, 308, 311, 313, 316, 328, 330, 382, 395, 402, 404, 408, 414, 418, 421, 422, 432, 436, 440
GRÃ-BRETANHA 85, 98, 188, 204, 206, 207, 223, 456; — (vd. *Ilhas Britânicas*).
GRANADA 27, 70, 101, 192, 193, 231, 236, 303, 466, 558
GRANDE — vd. *Niger*
GRÃO-PARÁ 490
GREAT FISH RIVER 315
GRÉCIA 269, 390, 403
GRONELÂNDIA 236, 241, 292, 480
GUADALQUIVIR 67, 70, 71, 183, 196, 230
GUADINA 183
GUANABARA, baía de 240
GUARDAFUI, cabo 100, 173, 352.
GUIMARÃES 463, 470
GUINÉ 25, 71, 86, 99, 100, 102, 109, 118, 141, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 182, 192, 194, 206, 211, 230, 237, 241, 243, 246, 247, 297, 303, 324, 331, 334, 353, 356, 359, 382, 395, 400, 415, 460, 468, 473, 480, 485, 486, 492, 499, 501, 506, 507, 508, 510, 525, 526, 550, 570, 584, 585
GUIPUZCOA 70, 183, 184
GURIATE 386
GUZERATE 163, 173, 260, 269, 282, 302, 309, 314, 324, 380, 382, 385, 396, 397, 398, 399, 401, 402, 403, 404, 424, 425, 432, 435, 439
HAI-NAN, ilha de 323, 382
HAMBURGO 188, 247, 480, 487, 492, 495
HANG-CHOW 282
HERAT 269, 432
HEREFORD 188
HIDALCÃO 380
HILY 307
HIMALAIA 274
HINDO-KUCH 255, 262
HINDUSTÃO 174, 175, 260, 262, 263, 380
HISPAHAN 426
HOLANDA 98, 105, 106, 247, 426, 451, 456, 457, 480, 487, 520
HONFLEUR 240, 462, 471
HUANG HO 260, 263
HUELVA, rio 186
HUNGRIA 413, 433, 434
IENISSEI 186
ILHAS BRITÂNICAS 565; — (vd. *Grã Bretanha*)
IMIL 155
ÍNDIA 58, 62, 63, 76, 79, 83, 85, 92, 96, 97, 115, 119, 154, 163, 167, 170, 171, 172, 173, 174, 178, 179, 207, 214, 256, 257, 262, 268, 269, 270, 271, 274, 276, 278, 286, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 307, 308, 313, 315, 316, 319, 320, 321, 324, 325, 328, 331, 333, 339, 342, 343, 347, 348, 349, 350, 356, 361, 365, 369, 370, 373, 375, 378, 382, 385, 386, 387, 388, 390, 391, 394, 395, 396, 399, 400, 402, 407, 408, 409, 410, 411, 414, 417, 418, 419, 421, 424, 425, 426, 427, 431, 432, 435, 442, 451, 452, 494, 500, 512, 519, 529, 573; — (vd. *Índia Oriental, Índias Orientais*)
ÍNDIA ORIENTAL 241, 295, 335
ÍNDIAS DE CASTELA 24, 83, 98, 100, 240, 449, 467, 480, 492; — (vd. *Índias Espanholas, Índias Ocidentais, Américas, Novo Mundo*)
ÍNDIAS ESPANHOLAS 485, 486; — (vd. *Índias de Castela, Índias Ocidentais, Américas, Novo Mundo*)
ÍNDIAS OCIDENTAIS, 63, 241, 295, 428, 448, 482; — (vd. *Índias Espanholas, Índias de Castela, Américas, Novo Mundo*)
ÍNDIAS ORIENTAIS, 24, 104, 333, 336, 337, 366, 428, 454, 456, 468, 481, 487, 494, 495 — (vd. *Índia*)
ÍNDICO 31, 61, 67, 76, 77, 100, 115, 174, 210, 236, 240, 241, 288, 295, 298-307, 310, 312, 315, 316, 318, 318, 321, 322, 323, 325, 328, 340, 350 352, 353, 359, 378, 408, 432, 436, 438, 441, 447, 449, 453, 454, 460, 480, 499, 501, 502, 506, 510 551, 552, 563, 585, 586
INDO 159, 167, 170, 171, 172, 173, 175, 257, 260, 263, 269, 270, 271, 275, 276, 285, 292, 299, 300, 414
INDOCHINA 76, 171, 257, 262, 268, 271, 274, 276, 288, 298, 395
INDONÉSIA 298, 321, 420
INGLATERRA 103, 105, 106, 182, 183, 186, 190, 194, 196, 197, 221, 247, 327, 331, 360, 416, 426, 427, 428, 430, 431, 432, 433, 435, 443, 450, 453, 457, 486, 491, 493, 495, 520, 572
INHAMBANE 318, 395
INNSBRUCK 575
INSULÍNDIA 77, 256, 257, 268, 271, 298, 301, 302, 303, 304, 306, 310, 319, 320, 321, 322, 390, 395, 402, 403, 406, 439, 446, 447, 449, 585
IRAK 414, 422
IRÃO 269
IRÃO, (planalto do), 257, 260, 262.
IRLANDA, 67, 186, 188, 190, 206, 223, 224, 228
IRRAUADI 302
IRTYCH 256
ISLÂNDIA 188, 236, 297, 480.
ISPAHAN 214, 286, 291, 292
ISTAMBUL 101, 556; — (vd. *Constantinopla*)
ITÁLIA 70, 86, 97, 103, 106, 111, 140, 188, 190, 192, 193, 213, 221, 231, 251, 269, 324, 327, 333, 375, 403, 412, 420, 425, 428, 447, 451, 534, 562; — (norte) 436, 558
JAÉN 94
JAFANAPATAM 321, 383, 398, 410
JAPÃO 77, 100, 119, 135, 141, 255, 256, 257, 262, 270, 286, 291, 298, 320, 321, 353, 375, 376, 401, 408, 443, 448, 451, 499, 586, 587

JEREZ DE LA FRONTERA, 186, 198, 514
JERUSALÉM, 155, 225, 285, 557, 561
JOÃO DA NOVA, ilha, 352, 353
JUDÁ, 425
JUDEIA, 170
JUDIA, baixos da, 352, 353
JULFAR, 382
JUTLÂNDIA, 197, 205
KABUL, 236, 263, 269, 270, 292, 432
KACHAN, 214, 215, 291, 426
KACHGAR, 155, 281
KAMA, 262
KAMTCHATKA, península de, 257
KANDAHAR, 292
KANNARÁ, 309, 320, 323, 324, 330, 339, 355, 384, 397, 398, 399, 401, 404, 405, 435, 437, 443, 450, 563
KANSU, 260
KARAKORUM, 157, 281
KATAR, península de, 382
KEDAH, 418
KHAIBER, 263, 269, 292
KHORASSANE, 278, 324, 386
KIEV, 255, 281
KRISHNA, 271, 384
KUM, 214, 291, 426
KURDISTÃO, 426
LA CORUNA, 186, 480
LA ROCHELLE, 83, 188, 190, 194, 215, 247, 480
LAGOS, 135, 186, 327
LAHSA, 386
LAMEGO, 557, 559
LAMOU, ilhas, 301
LANGUEDOC, 213
LAR, 214, 215, 291, 378, 426, 435
LARA, 574
LAREDO, 186, 447, 466
LAURAGAIS, 74, 183
LAVRADOR, 58, 76, 207, 236, 240, 478
LEÇA, 474
LEIDEN, 104
LEIRIA, 186
LENA, 256
LÉQUIOS, 409, 585
LEVANTE, 105, 221, 246, 269, 325, 327, 411, 412, 413, 415, 420, 431, 432, 440, 554
LIBÉRIA, 125
LIBOURNE, 186
LILLE, 94, 192
LINCOLNSHIRE, 74, 183
LISBOA, 45, 70, 83, 85, 90, 100, 101, 183, 186, 190, 192, 196, 197, 198, 199, 215, 235, 236, 237, 240, 246, 247, 250, 252, 287, 323, 326, 327, 330, 331, 334, 336, 337, 339, 340, 341, 342, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 353, 354, 355, 356, 358, 364, 369, 373, 387, 388, 394, 404, 407, 418, 419, 421, 422, 423, 436, 437, 438, 439, 442, 443, 444, 447, 451, 452, 459, 461, 466, 467, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 489, 490, 491, 492, 494, 495, 511, 514, 553, 557, 559, 561, 562, 575, 576, 583, 587
LIVORNO, 83, 221, 240
LOIRE, 186, 188
LOMBARDIA, 74, 103, 105, 106, 183, 433
LONDRES, 101, 103, 183, 237, 441, 480, 481, 556
LORIENT, 481
LÓS, ilhas de, 297
LOULÉ, 326
LOURENÇO MARQUES, rio de, 388, 395
LUANDA, 357
LUBECK, 183, 188
LUCCA, 440
LYON, 85, 101, 104, 215, 251, 252, 567
MASSACAR, 391, 400
MACAU, 237, 292, 321, 337, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 354, 374, 408, 448, 451, 481, 493, 566
MADAGASCAR, 77, 298, 301, 303, 307, 315, 316, 317, 321, 324, 339, 340, 352, 353, 354, 387, 395, 401
MADEIRA, 43, 71, 100, 178, 190, 194, 199, 206, 223, 228, 230, 231, 235, 236, 237, 241, 245, 246, 247, 250, 253, 297, 315, 342, 351, 354, 355, 372, 462, 466, 478, 487, 493, 502, 506, 511, 514, 548
MADRID, 101, 220
MAGHREBE, 27, 153, 182, 192, 196, 210, 221, 223, 235, 241, 243, 466, 506, 512
MAHANADI, rio, 292
MAIAJERIM, 406
MAIORCA, 192
MALABAR, 76, 88, 143, 154, 276, 278, 282, 287, 288, 300, 303, 304, 305, 306, 307, 309, 314, 316, 318, 319, 323, 324, 325, 328, 329, 330, 339, 339, 350, 353, 355, 373, 381, 397, 398, 399, 401, 402, 402, 405, 420, 421, 424, 425, 432, 434, 435, 437, 439, 440, 443, 450, 510
MALACA, 58, 77, 79, 83, 236, 237, 288, 292, 304, 306, 307, 309, 310, 313, 314, 315, 319, 320, 321, 323, 324, 324, 325, 338, 339, 340, 353, 354, 366, 370, 373, 376, 377, 378, 378, 384, 385, 391, 394, 399, 400, 401, 402, 402, 403, 403, 404, 406, 408, 409, 418, 420, 424, 438, 439, 446, 448, 499, 553, 554, 560, 566, 586
MALACA (península de), 255, 256, 268
MÁLAGA, 70, 97, 193, 194, 198, 212, 236, 250, 470, 472
MALAIA, península, 302
MALASIA, 262, 309
MALBAR, 400
MALDIVAS, 77, 276, 286, 303, 305, 307, 308, 317, 324, 353, 391, 398, 405, 407, 421
MALI, 162, 165
MALUCO, 378, 404
MAMALE, ilhas de, 353
MANAR, 398
MANCHA, 182, 182, 190, 197, 206, 462
MANDCHURIA, 257
MANDU, 380
MANGALOR, 301, 396, 397, 398, 405
MANILA, 100, 103, 237, 350, 408, 447, 448, 451, 454

MAR ARAL 255, 276
MAR BÁLTICO 182, 183, 198, 207, 209, 257, 480, 502, 534, 563
MAR CÁSPIO 156, 157, 170, 294, 209, 213, 214, 255, 269, 271, 274, 275, 276, 282, 291, 501, 565
MAR DA CHINA 311
MAR DA ZELÂNDIA 186
MAR DE ARAL 262, 263, 414, 432
MAR DE AZOV 258, 269
MAR DE BANDA 316
MAR DE BENGALA 435
MAR DE OMAN 311, 313, 314, 315
MAR DO NORTE 70, 106, 182, 183, 246, 297, 480, 502, 534
MAR EGEU 256
MAR NEGRO 182, 202, 204, 207, 213, 214, 258, 262, 269, 276, 278, 285, 412, 413, 416, 431, 432
MAR ROXO 95, 153, 154, 167, 174, 210, 213, 215, 220, 225, 260, 269, 270, 275, 276, 288, 299, 300, 303, 307, 311, 313, 314, 316, 318, 319, 325, 328, 330, 331, 373, 379, 382, 396, 401, 402, 405, 407, 409, 413, 417, 418, 419, 421, 422, 424, 425, 432, 435, 436, 439, 440, 448, 450, 501
MARANHÃO 100, 237, 490
MARRAKECH 198
MARROCOS 43, 70, 71, 97, 136, 141, 171, 174, 182, 192, 195, 196, 199, 211, 212, 231, 241, 246, 297, 324, 411, 415, 446, 466, 510, 558, 566, 570, 584
MARSELHA 109, 192, 215, 220, 240, 247, 331, 402, 431, 480
MARTABAM 314, 378, 385, 406, 407
MARTINICA 240
MASCARENHAS, ilhas 77, 316, 321
MASCATE 303, 304, 314, 315, 316, 376, 382, 386, 397, 402, 422
MASULIPAM 406
MASULIPATAM 449, 450
MATOSINHOS 474
MATUCA 376
MAZAGÃO 195
MECA 210, 269, 278, 379, 396, 402, 404, 417, 419, 421, 423, 424
MEDINA 250, 287
MEDITERRANEO 15, 27, 30, 66, 70, 103, 171, 177, 183, 192, 193, 194, 196, 202, 207, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 221, 225, 227, 231, 246, 255, 260, 271, 271, 278, 359, 411, 412, 415, 419, 462, 466, 480 502, 507, 534, 554, 555
MELIAPOR 154, 158, 160 — (vd. *São Tomé de*)
MELINDE 174, 305, 307, 309, 315, 333
MELINDE 340, 375, 387, 390, 401, 403
MENANCABO 407
MERS-EL-KEBIR 195
MERV 236, 432
MESOPOTÂMIA 269, 299, 303, 414
MESSAUAH 308, 382, 390, 402
MESSINA 101
MEXICO 15, 63, 86, 105, 401, 451, 480, 482
MÉXICO (cidade de), 66.
MEZZOGIORNO 106
MIDELBURG 198
MILÃO 101, 106, 418, 420
MINA 28, 70, 75, 86, 99, 102, 240, 341, 243, 334, 356, 359, 444, 446, 460, 461, 472, 480, 492, 512, 515, 525, 526
MINDANAO 323, 382
MIRGEU 397, 405
MOÇAMBIQUE 96, 106, 167, 301, 303, 307, 309, 314, 315, 318, 322, 333, 339, 340, 343, 346, 347, 348, 350, 352, 355, 358, 362, 366, 376, 381, 387, 388, 388, 394, 395, 397, 401, 441
MOGADOXO 303, 305, 306, 401, 403, 511, 529
MOKKA 402
MOLUCAS 58, 62, 77, 100, 103, 262, 314, 315, 316, 321, 323, 334, 362, 374, 394, 400, 401, 407, 421, 439, 445, 446
MOMBAÇA 309, 376, 387, 395, 401, 511, 529
MONGAZ 388
MONGOLIA 271
MONOMOTAPA 287, 401, 409
MONTEVIDEU 489
MONTPELLIER 489
MORLAIX 186
MOSSEL BAY — (vd. *São Brás, aguada*)
MOTRIL 236
MOUTIEL 408
MUAR 399
MULTAN 292
MURANO 105
MYSORE 270
NABATENA 269
NANTES 186, 188, 194, 470, 480, 481
NÃO, cabo 206, 223
NAPOLES 101, 106, 141, 241, 440, 556, 567
NARSINGA, reino de 378
NATAL ROAD — (vd. *Terra de Natal*)
NEGAPATAM 399, 406
NEGHOSTÃO 386
NEWCASTLE 103, 183
NICOBARES, ilhas 276, 300, 304, 315, 324, 399, 418
NIÉMEN 183
NÍGER 115, 178, 226, 278.
NILO 161, 167, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 202, 205, 213, 225, 226, 255, 275, 379, 413, 417, 503, 507
NOMBRE DE DIOS 237, 240
NORMANDIA 230
NORUEGA 183, 183
NOVA ESPANHA 83
NOVA INGLATERRA 247
NOVO MUNDO 101, 242, 297, 428, 430, 456, 493, 557, — (vd. *Américas, Índias Espanholas, Índias Ocidentais, Índias de Castela*)
NUREMBERG 575
OBI 256, 258
OCEANIA 42
OISE 183

OMAN, 305.
ONOR, 397, 405.
ORAN, 194, 195, 196, 212, 303.
ORIENTE, 376, 553, 554.
ORIENTE, (Extremo), 83, 207, 292, 298, 302, 309, 325, 353, 382, 403, 430, 447, 448, 562.
ORIENTE (Médio), 263.
ORISSA, 385, 398, 406.
ORKHON, 154.
ORMUZ, 214, 215, 220, 236, 278, 281, 282, 286, 287, 291, 300, 303, 305, 306, 307, 309, 313, 314, 316, 321, 331, 339, 376, 378, 379, 383, 386, 396, 401, 402, 403, 404, 405, 416, 418, 421, 422, 423, 424, 426, 432, 435, 439, 445, 448, 450, 451, 467, 529, 557, 566, 573.
OURO, 71, 461.
PACÉM, 310, 385, 406, 406, 407.
PACÍFICO, 27, 58, 59, 61, 76, 77, 78, 79, 100, 257, 285, 298, 298, 301, 334, 477, 499.
PÁDUA, 83.
PAHANG, 310.
PAÍSES BAIXOS, 103, 106, 182, 186, 188, 192, 194, 197, 198, 206, 440, 443, 447, 558, 575.
PALEACATE, 385, 394, 406.
PALERMO, 101, 194.
PALESTINA, 170, 291.
PALIMBANG, 301, 407.
PALMAS, cabo das, 351.
PALMIRA, 270.
PALOS, 461.
PANDARANE, 307.
PAPUA, 291.
PARIS, 83, 101, 556, 557.
PATANE, 288, 394.
PATE, 376.
PATNA, 380.
PECHAVER, 270.
PEDIR, 310, 406, 507.
PEGU, 286, 288, 310, 314, 319, 323, 378, 381, 382, 384, 385, 391, 399, 400, 402, 406, 407, 409, 417, 425, 566.
PEMBA, ilhas de, 307, 395.
PENDJAB, 154, 159, 269, 270.
PENÍNSULA BALCÂNICA, 415.
PENÍNSULA IBÉRICA, 24, 70, 183, 196, 198, 206, 212, 223, 241, 457, 480, 558.
PEÑON DE VELEZ, 195.
PEQUIM, 157, 278, 305, 498.
PERIGORD, 186.
PERNAMBUCO, 237, 470, 490.
PÉRSIA, 85, 141, 154, 163, 172, 173, 182, 278, 281, 282, 286, 292, 304, 325, 385, 386.
PERU, 15, 63, 86, 135, 401, 451, 480, 482, 499.
PERWÂN, 159.
PICARDIA, 74, 183.
PISA, 184, 194.
POLÓNIA, 183, 193.
PONTEVEDRA, 186.
PORTALEGRE, 561.
PORTO, 186, 326, 327, 465, 481, 482, 558.
PORTO PISANO, 192, 197.
PORTUGAL, 27, 39, 43, 54, 58, 85, 92, 95, 97, 103, 105, 164, 188, 190, 192, 194, 198, 214, 221, 225, 246, 320, 326, 328, 337, 343, 350, 351, 354, 359, 360, 375, 394, 395, 402, 409, 410, 411, 444, 456, 462, 465, 468, 472, 473, 481, 484, 485, 486, 488, 489, 491, 493, 494, 498, 500, 512, 517, 557, 558, 564, 565, 566, 570, 577, 578, 579, 580.
PORTUGALETE, 186.
PÓVOA, 186.
PROVENÇA, 213.
PUBLICATE, 449, 450.
QARA-KHITAI, 157.
QATWÂN, 155.
QUEIMADOS, ilhéus, 352.
QUÍLOA, 307, 309, 401, 403, 511, 529.
QUIRIMBA, ilhas de, 376, 388.
QUÍXEME, ilha de, 300, 396.
RADIQUE, 573.
RAGUSA, 402.
RAS EL—AD, cabo, 316, 396, 382, 352.
RECIFE, 83, 100.
REIXEL, 396.
RENO, 202.
REVAL, 183.
RIBADEO, 186.
RIGA, 183.
RIO DA PRATA, 100, 229, 237, 243, 250, 362, 470, 472, 489.
RIO DE JANEIRO, 100, 237, 347, 349, 351, 358, 489, 490.
RÓDANO, 183.
RODES, 195, 215, 231, 431, 432.
ROMA, 101, 106, 155, 166, 193, 194, 210, 212, 281, 292, 567.
ROMÂNIA, 432.
ROSSILHÃO, 213.
ROUEN, 84, 101, 462, 480.
RÚSSIA, 103, 105, 262, 278, 414, 414.
RYU-KYU, ilhas de, 237, 291, 408.
S. JORGE DA MINA, 334 (vd. *Mina*).
SAARA, 71, 88, 107, 174, 179, 297, 432, 502, 508, 510, 573, 584.
SABLES D'OLONNE, 186, 215.
SABOIA, 193.
SACRAMENTO, colonia do, 489.
SADEGAM, 406.
SAFIM, 136.
SAINT MALO, 186, 240, 453.
SALAMANCA, 101.
SALONICA, 421.
SAMARBANDE, 155.
SAMARKANDE, 236, 282, 286, 414, 432.
SAMATRA, 76, 77, 226, 237, 255, 262, 268, 271, 276, 278, 282, 286, 288, 291, 300, 301, 302, 305, 314, 315, 317, 321, 323, 324, 325, 330, 334, 339, 400, 401, 407, 424, 439, 471, 492, 499, 514.
SAN LÚCAR, 186, 198, 514.
SAN SEBASTIÁN, 186.
SAN VICENTE DE LA BARQUERA, 186.

SANDWICH 198
SANTA HELENA, angra de 114
SANTA HELENA, ilha de 100, 240, 353, 354, 355, 356, 357, 363
SANTANDER 186
SANTARÉM 196
SANTIAGO DE COMPOSTELA 188
SANTO AGOSTINHO, cabo 351, 470
SANTONA 186
SANTOS 100
SÃO BRAZ, aguada de 114, 351, 355
SÃO JORGE DA MINA — vd. *Mina*
SÃO PEDRO, rochedos de 351, 353
SÃO TOMÉ 43, 75, 103, 243, 356, 478, 480, 481
SÃO TOMÉ DE MELIAPOR 377, 385, 406, 409
SÃO VICENTE, cabo 125
SARAGOÇA 213
SARDENHA 198, 206, 209, 221
SARKHEJ 404
SAXÓNIA 434
SEGÓVIA 101
SEISTÃO 262
SELIR 186, 326
SENA 183, 388, 395
SENEGAL, rio 66, 107, 109, 130, 162, 165, 166, 173, 175, 176, 177, 178, 226, 276, 278, 503, 507
SERRA LEOA 28, 100, 108, 109, 115, 125, 132, 177, 178, 236, 240, 243, 247, 508, 510, 525, 585
SESIMBRA 465
SETUBAL 67, 70, 103, 186, 192, 342, 342, 484, 559
SEVILHA 27, 59, 68, 79, 91, 93, 94, 96, 184, 184, 186, 194, 196, 198, 235, 237, 240, 447, 449, 450, 454, 456, 460, 461, 480, 482, 484, 488, 495, 512, 514, 551, 558, 558, 560, 562
SEYCHELLES, ilhas 316
SHAMA 460
SIÃO 262, 288, 309, 314, 323, 324, 381, 385, 391, 402, 403, 406, 407, 408, 417
SIBERIA 256
SICÍLIA 106, 182, 192, 194, 199, 206, 209, 212, 221, 231, 235, 241, 278
SIENA 211
SILVES 190, 326
SINDE 154, 258, 262, 269, 308, 401, 403, 418
SIRAF 304, 305
SIRIA 105, 154, 155, 182, 231, 291, 400, 412, 413, 414, 415, 418, 419, 423, 436
SOCOTORA 271, 274, 286, 299, 300, 303, 307, 313, 316, 324, 340, 352, 396, 402, 403, 424, 425, 439
SOFALA 174, 177, 236, 276, 278, 287, 291, 303, 304, 307, 318, 376, 381, 388, 394, 395, 400, 401, 409, 431, 492, 510
SOHAR 316, 402
SOLOR 391, 400
SOMALIA 300
SOUTHAMPTON 197, 198, 235
ST. HELENA BAY — vd. *Santa Helena, angra*
SU-TCHEU 292
SUAQUEM 287, 379
SUDÃO 207, 413
SUÉCIA 182, 183
SUEZ 237, 335, 379, 396, 417
SULTANIYAH 286, 291
SULUK 382
SUNDA 77, 314, 321, 323, 391, 400, 401, 407
SURATE 237, 321, 380, 397, 449, 450
SYR-DÁRIA 155, 237, 269, 270, 271, 432
TABRIZ 214, 215, 281, 282, 286, 291, 379, 403, 435, 436
TACHKENT 236
TAKLA MAKANE 281
TANÁ, lago 390
TÂNGER 193, 195, 198, 231, 236, 278, 303, 472, 508, 561, 570
TANOR 398
TARTÁRIA 154, 160, 282
TAVIRA 326, 462
TÁXILA 269
TCHAMPÁ 268, 304, 314, 407, 408
TEBAS 176, 177
TEJO, (vale do) 67
TENASSERIM 288
TERNATE 315, 375, 408
TERRA DE NATAL 114
TERRA DE SANTA CRUZ 478
TERRA FERMA — vd. *Veneza*
TERRA NOVA 58, 74, 76, 103, 236, 237, 240, 241, 247, 292, 295, 478, 480, 514
TETE 376, 379, 388
TETUÃO 193
TEXEL 237, 454
TIBETE 158, 278, 282, 292
TIDOR 408
TIEN-CHAN 276
TIGRE 155, 170, 226, 260, 269, 275
TIMOR 77, 291, 323, 347, 391, 408
TIMUR 414
TOLEDO 101, 170, 215, 440, 558
TOMBUCOTU 178
TOMSK 256
TONQUIM 270, 304
TOR 287, 303, 417, 421
TORCELLO 105
TORO 379, 403
TOSCANA 74
TOULOUSE 198
TRANSOXIANA 155
TRANSURALIA 262
TREBIZONDA 286
TREMECEM 194, 196, 212, 303
TRÍPOLI 214, 215, 220, 270, 286, 291, 425, 573
TRISTÃO DA CUNHA, ilhas 351, 352
TULA 154, 155
TUNES 192, 194, 195, 196, 303
TUNÍSIA 206
TURFAN 292
TURQUESTÃO 262, 269, 271, 278, 386
TURQUIA 103, 182, 325, 402, 422, 425, 428
TUTICORIM 384
UBEDA 101

URAIS, 213, 255, 256, 258.
VALÊNCIA, 101, 105, 161, 166, 182, 192, 194, 198, 199, 212, 215, 230, 231, 245, 440, 558.
VALENCIENNES, 101.
VALLADOLID, 101, 112.
VAZIRISTÃO, 263, 269.
VENÉCIA, 103.
VENEZA, 85, 101, 105, 106, 160, 164, 166, 194, 195, 197, 212, 214, 215, 220, 229, 235, 282, 331, 402, 407, 411, 416, 418, 419, 420, 425, 421, 431, 434, 435, 440, 524, 567; — (*Terra Ferma*), 98, 432, 433.
VERA CRUZ, 31, 102, 237, 240.
VERDE, cabo, 176, 351.
VIANA DO CASTELO, 100, 186, 465, 481, 482, 559.
VIETNAM, 262, 270.
VIGO, 240.
VIJAYANÁGAR, 286, 381, 385, 404, 405, 573.
VILA DO CONDE, 462, 474.
VINDHYA, 263, 324.
VISBY, 183.
VISEU, 327.
VÍSTULA, 183.
VOLGA, 157, 255, 258, 269, 278, 281.
VOUGA, 466.
WORCESTER, 188.
XAER, 387.
XIRAZ, 214, 215, 286, 291, 426, 574.
YANG-TSÉ, 260.
YANGCHOW, 282.
YARKAND, 155, 292.
YÉMENE, 300, 307, 396, 402.
YORK, 83.
YUCATAN, 99.
ZAITUN, 281, 282.
ZAMBEZE, 307, 309.
ZANTE, 195.
ZANZIBAR, 307, 376, 401.
ZARAGOZA, 499, 558, 567.
ZELA, 287, 403, 435, 439, 440.
ZURARA, 186, 474.

# Índice temático

AÇÚCAR — 71, 395, 397, 399, 403, 508; — Antilhas, 99; — Brasil, 100, 103, 237, 243, 357, 358, 446, 481, 482, 490; — Canárias, 27, 246; — Chipre, 421, — contratos, 252; — Madeira, 100, 194, 246; — produção, 103, 105, 199, 230, 231, 245, 478; — S. Tomé, 243; — tráfico, 70, 100, 182, 192, 194, 212, 221, 235, 236, 246, 247, 402, 405, 406, 456, 480, 483, 487, 555
AGRICULTURA — 101, 103
AGULHA MAGNÉTICA - 270
ALGODÃO - 106, 403, 405, 406, 421, 490, 494
ALIMENTAÇÃO - abastecimento de fortalezas, 397, 398, 399, 400; — geografia de produtos, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401
ALMIRANTADO - 196, 197, 224
ANTROPOFAGIA - 108
ARMADAS - 318, 319, 340, 341, 342, 354, 362, 365, 366, 373, 387, 461, 553, — despesas (quadro), 475, — rações, 370, — sistema de comboio, 474, — (vd. *Península Ibérica — Expansão, Rota do Cabo*)
ARROZ - 103, 106, 247, 260, 262, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 403, 404, 408, 494; — tráfico, 401, 402, 405, 406
ARTES LIBERAIS (Letras) — 142, 143
ARTES MECÂNICAS — 142, 143
ARTILHARIA — 74, 75, 98, 102, 140, 141, 243, 318, 319, 461, 474
AZEITE - 182
BACALHAU - 188, 510, — rota do, 74, 99, 103, 237, 240, 277, 278, 480
BANANA - produção, 400
BESTIALIDADE - 107, 108, 111, 211, 583; (vd. *Cristandade, Evangelização, Polícia, Selvagem*)
BIOGRAFIAS - 581, 582, 583
BOLÕES - 109, 110, 115, 125, 134
CACAU - 490
CAFÉ - 402, 421, 452
CAPITANIAS - 242
CAPITÃO DONATÁRIO - 242
CARTA DE MAREAR, (vd. *Cartografia*)
CARTOGRAFIA - 75, 172-174, 179, 190, 197-199, 205-210, 228, 229, 230, 241, 244, 285, 286, 287, 288, 291, 292, 295, 313, 317, 499, 508, 543, 564, — representação operatória, 66, 76, 77, 82, 202, 204, 206, 207, 208, 223, 224, 243, 335, 359, 436, 502, 507, 509, 526; — representação simbólica, 66, 170, 171, 202, 226
CAVALARIA - 96, 140, 141, 142, 143, 253, 569.
CAVALOS - 71, 100, 194; — criação, 385, 386, — tráfico, 378, 386, 387, 402, 404, 405
CEREAIS - 188, 190, 508
CHÁ - 452
CHAMANISMO - 154
CHUMBO - 188, 440
CIDADANIA - 23, 28, 37, 39.
CIVILIZAÇÕES DA ÁSIA - 258, 260, 262, 263, 268, 276, 278, 282, 286, 288, 292; — apropriações culturais, 260, 262, 263, 268, 269, 270, 271; — budismo, 268, 303; — China (expansão), 304-307, 320, 321; — hinduísmo, 268, 270, 302, 303; — Islam, 276, — Islam (expansão), 303; — Neolítico, 257, 258, 262, 298, 299; — Paleolítico, 255, 256; — povos, 263, 270, 271, 301, 302; — primeiros contactos com o Ocidente, 158, 163, 281-288, — (vd. *Rotas — Mar Roxo, Golfo Pérsico, Caravanas Euro Asiáticas*)
CLERO - 95
COBRE - 402, 405, 408, 421, 440
COIROS - 100, 102, 105, 182, 186, 188, 192, 235, 243, 402, 489, 490
COMEMORAÇÕES - 24, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 33, 47, 49, 55, 535, — comemorações e ideologia

28, 29, 52; — descobrimentos 1987-2000 (programa), 33, 34, 36, 37.
COMÉRCIO - 63, 78, 82, 85, 88, 95, 97, 99, 100, 253, 534; — companhias e sociedades, 104, 250, 251, 252, 447, 485, 486, 493, 494; — e industrialização, 455, 456, 457; — inglês com o Oriente, 428, 452; — português com o Oriente, 451; — português no Oriente, 443, 444, 445, 446.
COMÉRCIO LEVANTINO - 220, 328, 330, 333, 431, 434, 436, 439.
COMÉRCIO ORIENTAL - 307, 322, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 439, 451.
COMPLEXOS HISTÓRICO-GEOGRÁFICOS - 61, 566; — Atlântico, 481, 482, 483, 484, 486, 487, 488, 489, 490, 493, 549; — Atlântico Norte, 183; — Índico, 321, 401-409, 551, 552; — Índico — formação, 298-307; — Litoral Atlântico, 67-70, 186, 188, 190, 197, 224, 230, 502; — Mediterrâneo, 182, 220-221, 230, 298, 432, 433, 434, 554; — Noroeste Africano e Ilhas, 71, 99, 100, 194, 206, 224, 231, 236, 241, 506, 508, 511, 548.
CONSCIÊNCIA EUROPEIA - 24, 38, 55, 533, 534.
CONSTRUÇÃO NAVAL - 70, 105, 183, 184, 186, 188, 220, 299, 309, 486, 488, 525, 563; — arsenais, 75, 196, 197, 318, 319, 320, 342, 343; — inovações técnicas (Índico), 304, 310, 311; — madeiras, 183, 186, 319, 404, 405, 406, 508.
CORSO E PIRATARIA - 100, 243, 321, 356, 462-475, 555; — cartas de marca, 463, 471; — negociações diplomáticas, 470, 471, 472.
CRISTANDADE - 107, 108, 115.
CRISTIANISMO NESTORIANO - 154.
CRÓNICAS - 82, 88, 569, 570, 571, 573.
CRUZADA - 95, 96, 97, 225, 534.
DEMOCRATIZAÇÃO DA CULTURA - 49, 50, 51.
DESCOBRIMENTOS - 149; — consciência dos, 24, 25, 26, 60, 62, 63, 149, 150, 333, 534; — costa ocidental africana, 512; — costa oriental africana, 316; — Golfo Pérsico, 316; — Índico, 316; — Mar Roxo, 316.
DESCRIÇÃO - 61, 88, 90, 213, 214, 215, 291, 525, 526, 557, 558, 559, 565, 574, 577, 584, 585; — (vd. *Paisagem*).
DIAMANTES - 357, 402, 451; — extracção, 384, 385; — tráfico, 385.
ECONOMIA-MUNDO - 104, 220, 253, 334, 454, 456; — centro, 104, 106; — periferia, 104; — semiperiferia, 105, 106.
ECONÓMICO, EMERGÊNCIA DO — 135, 136, 139, 429, 434, 545, 555, 571; — moeda, 136, 138; — preços, 136; — (vd. *Finanças Públicas*, *Estado*, *Tempo*).
ESCRAVOS - 70, 100, 192, 194, 236, 237, 508; — Angola, 357; — Canárias, 71, 124, 125, 230, 231, 245; — costa ocidental africana, 71, 124, 480; — estatuto na Índia, 390; — mão-de-obra, 230, 387, 388, 390; — política portuguesa no Oriente, 391, 394; — tráfico, 237, 394, 401, 404, 454, 455, 484, 485, 486, 489, 493; — tráfico no Oriente, 387, 388, 390.
ESPAÇO - apropriação do, 59, 60, 61, 62, 63, 77, 82, 209, 213, 214, 215, 244, 288, 291, 499, 500, 507, 509, 510, 511, 525, 530, 566, 573, 574; — concepção do, 58, 64, 66, 67, 76, 79, 163, 167, 170-179, 199, 202-209, 213, 225, 226, 240, 241, 255, 274, 275, 288, 292, 295, 334, 409, 498, 499, 503, 542; — construção do, (vd. *Cartografia*, *Descrição*, *Itinerários*, *Roteiros*, *Viagem Real*); — medida, 83.
ESPECIARIAS E DROGAS AFRICANAS — 74, 100, 199, 237, 324, 328.
ESPECIARIAS E DROGAS ASIÁTICAS - 100, 182, 243, 306, 321, 323, 326, 327, 401; — preços, 445, 483, 420, 329, 430, 327, 436, 328, 325, 416, 330, 326; — produção, 323, 324, 325; — tráfico, 269, 325, 326, 327, 329, 330, 331, 379, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 421, 422, 424, 425, 438, 439, 440, 443, 444, 445, 446, 447, 449, 451, 452, (vd. *Rota do Cabo*).
ESTADO, 61, 98, 142; — numeramentos, 85; — rei, 98, 99; — (vd. *Finanças Públicas*).
ESTANHO- 188, 440.
ETNOCENTRISMO - 148.
EUROPOCENTRISMO - 24.
EVANGELIZAÇÃO (CIVILIZAÇÃO) - 107, 109, 111.
EXPANSÃO PORTUGUESA — 98, 235, 507; — dinâmica das especiarias, 74, 287, 328, 334, 416, 418, 437, 509, 510, 511; — factores, 71, 235, 466, 477, 478; — integração no Oriente, 322, 339, 376, 388, 391, 397, 398, 399, 400, 401, 404, 409, 410, 423, 424, 425, 439, 440, 446, 553, 554, 566; — motivações sociais, 231; — povoamento e colonização, 242, 377, 378, problemática do Levante, 67, 327, 328, 412, 415, 418 (vd. *Península Ibérica — Expansão*).
EXPERIÊNCIA - 75, 79, 144, 213, 361, 498, 526.
FEITORIAS - 198; — Bruges, 192; — Europa, 331; — Oriente, 329, 378, 383 (vd. *Alimentação — abastecimento de fortalezas*); — Mediterrâneo, 194, 212.
FERRO - 183, 186, 188, 190, 235, 247, 402, 404, 405.
FINANÇAS PÚBLICAS - 85, 86; — dívida pública flutuante, 84, 85, 86.
FRUTOS - 186.
GEOGRAFIA - 79, 92, 207, 213, 295, 501, 508, 518, 526, 564; — legado muçulmano, 278.
GEOGRAFIA MÍTICA - 64, 67, 79, 92, 144, 153, 172, 175, 205, 225, 240, 277, 275, 276, 281, 285, 287, 295, 501, 502, 503, 514, 525, 542, 546, 547; — Cipango e Catalo, 66, 236, 242; — El Dorado, 64, 229, 240, 515; — ilhas, 64, 205, 223, 224, 227, 228, 229, 503, 510, 511, 586; — maravilhas e prodígios, 92, 95, 274, 275; — Nilo, 66, 167, 171, 172, 175, 176, 178, 503, 507; — Paraíso Terreal, 66, 170, 171, 177, 202, 226, 227, 240, 275, 285, 295, 503, 515, 546; — Reino de Preste João, 156-167, 179, 417, 503; — (vd. *Cartografia*, *Legado Greco-Latino*).
GRAMÁTICAS - 110, 111, 118.

GUANCHOS - 114-119.
HISTÓRIA (CIÊNCIA) — 16, 17, 22, 30, 31, 45, 46, 535, 536; — edição de fontes (proposta), 17, 44, 45; — edição de fontes, 48; — fontes, 42, 43, 539, 540; — fontes (estudos sobre), 542; — fontes (tipologia), 21, 537, 538; — problemática, 20
HISTORIOGRAFIA - 16; — Descobrimentos e expansão espanhola, 15, 19, 20, 32; — Descobrimentos e expansão europeia, 14, 15, 20, 30, 32, 543, 544; — Descobrimentos e expansão portuguesa, 13, 14, 18, 21, 22, 28, 29, 31, 32, 52, 411, 412, 3413, 518, 520, 523, 544
HUMANIDADE (CONSTRUÇÃO DA) — 22, 25, 111, 135, 150, 208
HUMANISMO - 24, 37, 39, 109, 516, 531, 520
HUMANISMO CIENTÍFICO - 95, 500, 501, 518, 519, 520
HUMANISMO LIVRESCO - 148, 295, 520
HUMANISMO TÉCNICO-PRÁTICO - 55, 148, 149, 208, 213, 360, 515, 524
ICONOGRAFIA - 584, 589; — índio brasileiro, 208, 209
IDOLATRIA - 107, 115, 118
ILHA - vd. *Geografia Mítica, Utopia*
ILUMINURA — 86, 557, 575, 589; — (vd. *Urbanização — formas de representação*).
IMPÉRIO MAMELUCO - 157, 159, 319, 416, 421, 423
IMPÉRIO OTOMANO - 102, 319, 415, 421, 423
IMPÉRIOS ASIÁTICOS - 98, 155, 268, 269, 270, 271, 301, 302, 384, 385; — Mongol, 98, 155, 281, 282, 414; — Timurida, 414
INDÚSTRIA - metalurgia (inovações), 74, 102, 103, 556; — têxteis (Inglaterra), 183; — têxteis (Guzerate), 403, 404; — têxteis (inovações), 74, 102, 104
INHAME - 395, 399, 400
INOVAÇÕES (SCHUMPETER) — 61, 74, 75, 101, 102, 434, 529, 530, 556
ISLAM - 115; — civilizações árabes, 276, 303, 415, 533, 552
ITINERÁRIOS - 529, 565, 566, 573, 587, 588.
LÃ - 190, 235; — Castela, 182, 184, 186; — Inglaterra, 183, 188
LEGADO GRECO-LATINO - 66, 75, 170, 212, 213, 271, 274, 275, 281, 360, 501, 502, 506, 515, 524, 533; — vd. *Revolução Intelectual*
LETRAS DE CÂMBIO - 250, 251, 252
LÍNGUA - 118; — identidade cultural, 110, 111
LINHO - 188
MADEIRAS - 69, 103, 183, 190, 235, 247
MAGNETISMO TERRESTRE - 360, 363, 515
MARE CLAUSUM — 468
MARFIM - 74, 376, 404; — extracção, 381; — tráfico, 381, 382, 401, 408
MEMÓRIA COLECTIVA - 535
MEMÓRIA DA NAÇÃO - 37, 38, 531
MENTALIDADE QUANTITATIVA - 60, 84, 511, 526; — algarismo, 84; — cálculo, 85, 86; — vd. *Roteiros, Tempo, Estado, Finanças Públicas*
MERCADOR - 582, 586
MERCADORES - 86, 88, 95, 96, 97, 252.
MERCANTILISMO - 484, 485, 486, 487, 488, 494; — (vd. *Tratado de Methuen*)
MILHO - 103, 106, 395, 396, 400
MITO - 63, 144, 224, 229, 515, 564, 568, 571, 577, 586; — decadência, 97, 517, 520 523; — El Dorado, 334, 556; — Idade do Ouro, 59, 63, 64, 66, 78, 109, 138, 143, 144, 226, 227; — Ourique, 225, 507; — Paraíso Terreal, 78, 163, 334, 506, 507, 586; — Preste João, 79, 92, 110, 153-164, 173, 506, 507, 546, 586; — Progresso, 59, 517
MOEDA - 86, 555, 556; — cauris, 405; — circulação argentea, 74, 182, 198, 447, 454, 553; — circulação argentea (China), 448; — circulação argentea (Europa), 430, 431, 444, 456; — circulação argentea (Europa-Levante), 443, 434; — circulação argentea (Europa-Oriente), 445; — circulação argentea (holandesa-hindu), 450; — circulação argentea (inglesa-hindu), 428, 429, 450; — circulação argentea (levantino-hindu), 402, 435, 436; — circulação argentea (Oriente), 329, 330, 449, 451; — circulação argentea (portuguesa-hindu), 447, 448, 449, 452, 453; — circulação áurea, 182, 198; — circulação áurea (Europa-Levante), 431; — circulação áurea (inglesa-hindu), 431; — circulação áurea (levantino-hindu), 435, 436; — circulação áurea (Oriente); 329, 451; — circulação áurea (portuguesa-hindu), 450; — cobre, 329, 435, 442; — cunhagem de ouro, 428, 429, 433, 442; — cunhagem de prata, 103, 428, 429, 433, 442, 447; — ducados, 194; — políticas monetárias, 485; — sistemas monetários, 192, 194, 198, 434; — zecchini, 416, 433, 434
NARRAÇÃO - 61, 88, 565, 571; — (vd. *Crónicas*)
NÁUTICA - 63, 75, 77, 79, 190, 197, 205, 220, 221, 358, 363, 514, 525, 563; — bússola, 62, 66, 202, 312, 335, 363; — contributo português, 77, 317, 360; — legado muçulmano, 360; — literatura técnica, 335, 336, 360, 361, 363, 364; — meios culturais-profissionais, 359, 360, 361, 363, 364; — navegação astronómica, 75, 95, 102, 206, 319, 363, 500, 509, 524; — no Índico, 76, 269, 298, 299, 300, 301, 303, 304, 305, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 317, 552; — no Mediterrâneo, 197, 212, 502
NAVIOS - 70, 74, 184, 192, 221, 343, 299, 301, 304, 307, 308, 309, 310, 311, 317, 318, 319, 461, 508
NOBREZA - 95, 199, 523, 584
OURO - 71, 101, 192, 193, 194, 237, 334, 401, 403, 404, 406, 407, 408, 440, 478, 508; — Américas, 92, 430, 446, 490; — Brasil, 99, 100, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 495; — Mina, 86, 100, 230, 237, 434, 444, 446, 480, 482; — Monomotapa, 287, 446; — Sudão, 420; — tráfico, 555
OUTRO (O) — a China, 134, 291, 586, 587; — consciência de, 114, 497, 498, 5525, 583, 584, 585; — o Brasil, 79, 587; — o outro 'nós', 135, 149

PAISAGEM - 88, 213, 215, 575-578; — descrição, 55, 90; — representação, 55, 86.
PANOS - 71, 100, 101, 186, 188, 190, 194, 235, 237, 247, 321, 401, 404, 405, 406, 407, 408, 421, 440, 451, 452, 481, 508.
PAPÉIS SOCIAIS - 97, 98, 143, 578; — cavaleiro, 140, 141; — cavaleiro-mercador, 96, 141, 142, 251, 252, 253, 373, 578; — mercador-cavaleiro, 96.
PELES - 105, 237.
PENÍNSULA IBÉRICA - complexo litoral Atlântico, 184, 192, 196, 327; — complexo Mediterrâneo, 186, 192, 196, 327; — Expansão, 241; — Expansão-Atlântico, 27, 70, 236, 461, 512, 514; — Expansão-Colombo, 512, 514, 515, 550, 551; — Expansão-colonização e povoamento, 242, 244, 245, 251; — Expansão-Granada, 27, 192, 193, 194, 231, 236; — Expansão-Maghreb, 195; — Expansão-Marrocos, 193, 231; — Expansão-Mediterrâneo, 70, 193, 194, 195, 211, 212, 236; — Expansão-Tratados, 27, 194, 243, 461, 468; — Reconquista, 71, 184, 190.
PÉROLAS — pescaria, 382, 383, 384, 405, 408; — tráfico, 384, 402.
PESCADO — 183, 186, 192, 395, 398, 399, 400, 401, 478.
PESTE NEGRA — 60, 74, 416.
POLÍCIA — 109, 110, 111, 211; — (vd. *Bestialidade, Língua*).
POPULAÇÃO — 74, 101, 253, 375, 376, 556.
PORCELANAS — 306, 357, 403, 406, 408, 451.
PORTOS — Europa, 186; — Canará, 405; — Coromandel, 406; — Guzerate, 404; — Mar Roxo, 402; — Pegu, 406; — Sião, 407.
PRATA — 100, 101, 237, 401, 403, 405, 406, 408, 421, 440; — centro-leste europeu, 74, 420, 427, 433, 434, 444; — Mexico, 82, 243, 428, 430, 447, 454, 467, 480, 482, 484; — Peru, 86, 428, 454, 480, 482; — rotas de redistribuição, 428, 447, 480, 482, 484, 485, 488, 489.
PRESTE JOÃO — vd. *Geografia Mítica, Mito*.
REGIMENTOS — vd. *Náutica, Rota do Cabo*.
RELÓGIOS — 83, 567, 572.
RENASCIMENTO — 86, 88, 208, 274, 546.
RETRATO — 86, 88, 107, 578, 579, 580.
REVOLUÇÃO CIENTÍFICA — 523, 524.
REVOLUÇÃO COMERCIAL — 101, 102.
REVOLUÇÃO INTELECTUAL — 66, 67, 78, 82, 281, 502.
ROMÂNICO — 271.
ROTA DO CABO — 74, 100, 220, 221, 236, 237, 240, 250, 315, 322, 330-337, 339, 340, 341, 346, 350, 365, 366, 369, 371, 372, 373, 385, 405, 419, 423, 429, 436, 437, 460, 481, 487, 494, 552, 553; — concorrência do Levante, 322, 339, 373, 374, 420-426, 430, 434, 439, 440; — concorrência holandesa, 321, 353, 437, 448; — rotas e escalas, 100, 340, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358; — distância/tempo, 341, 346, 350, 354; — instituições e cargos, 359, 360, 362, 365, 369, 371, 525; — meios de pagamento, 442, 444, 445, 453, 457; — movimento dos navios, 339, 346; — movimento dos navios (quadro), 338, 345, 347, 348, 349; — naufrágios, 467; — regime de contratos, 331, 447, 448; — regimentos, 335, 353, 354, 356, 357, 371, 372; — tonelagens e carga, 341, 342, 343, 344, 438, 440, 451, 452, 453; — tonelagens e carga (quadro), 441; — volume do comércio português, 442, 453; — (vd. *Armadas, Náutica, Especiarias e Drogas Asiáticas*).
ROTAS — 215, 237, 243, 260; — Acapulco-Manila, 454, 457; — Atlântico, 247, 250, 480, 551; — Atlântico (comércio triangular) 100, 237, 447, 454, 455, 481; — Batávia, 100, 236, 321, 323, 406; — Brasil, 237, 480, 489, 490, 491; — caravanas euro-asiáticas, 237, 269, 281, 282, 403, 414, 432; — caravanas trans-saarianas, 192, 237, 432; — colombiana, 236, 237, 240, 515; — complexo litoral Atlântico, 186, 188, 190, 235; — complexo Noroeste Africano e Ilhas, 235, 247; — Golfo Pérsico, 220, 269, 300, 303, 330, 402, 403, 414, 417, 418, 421, 422, 423, 424, 432, 435, 436, 450, 555; — Índico, 236, 276, 281, 299, 304, 307, 322, 406, 407, 409, 417, 432, 480, 552; — Mar Roxo, 220, 269, 270, 299, 303, 325, 328, 330, 339, 402, 417, 418, 421, 422, 423, 424, 425, 432, 435, 436, 450, 555; — Sevilha-Índias Ocidentais, 74, 83, 99, 103, 237, 480, 551; — terrestres-fluviais (Levante), 379.
ROTEIROS — 212, 224, 305, 335, 352, 354, 355, 509, 510, 526, 552, 554, 565, 566, 573; — (vd. *Náutica — literatura técnica*)
SAGU — 395, 400.
SAL - 103, 183, 186, 188, 190, 235, 237, 247, 421, 488, 508; — Cabo Verde, 100; — Setúbal, 103, 480, 482.
SEDA — 100, 192, 357, 408, 451; — rotas, 237, 269, 270, 276, 306, 402, 403, 404, 405, 420, 436, 440.
SELVAGEM — 63; — iconografia, 111.
SESMARIAS — 242.
TABACO — 100, 103, 243, 247, 357, 358, 446, 451, 455, 480, 481, 490; — tráfico, 483, 487.
TEMPO — concepção de, 60, 567, 568; — tempo económico, 83, 84; — unidades de medida, 83, 529, 571; — (vd. *Viagem — distância tempo*)
TIMINIS — 125-134.
TINTURARIA — (cores de), 71, 74, 99, 100, 102, 125, 183, 186, 198, 199, 230, 235, 243, 247, 403, 406, 407, 451, 478, 482, 508.
TIPOGRAGIA — 74, 102, 106, 142.
TRANSPORTES TERRESTRES — 379, 380, 381.
TRATADO DE METHUEN — 486, 488, 493.
TRATADO DE UTRECHT — 489.
TRIGO — 106, 183, 192, 194, 212, 221, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 403, 404, 421; — Açores, 100, 235, 246; — Canárias, 246; — Madeira, 71, 246; — tráfico, 246, 247, 483.
URBANIZAÇÃO — 101, 183, 253, 556; — descrição, 213, 557, 558, 559, 560; — formas de re-

presentação, 557, 575; — hierarquia de espaços, 557, 559, 560, 561.
UTOPIA — 63, 64, 66, 82, 144, 225, 227, 229, 503, 515
VIAGEM — 529, 554; — científica, 62, 79, 144, 500; — distância/tempo, 83, 190, 215, 237, 240, 314, 315, 379, 380, 381, 526, 573; — imaginária, 63, 67, 224, 227, 228, 229, 285, 546, 547; — real 64, 144, 159, 171, 214, 215, 220, 224, 276, 278, 281, 282, 286, 287, 288, 292, 543.
VIDRO — 105.
VINHO — comércio, 100; — Companhia do Alto Douro, 486, 494; — Madeira, 246; — produção, 231, 245, 487, 488, 493; — tráfico, 182, 183, 186, 188, 190, 198, 235, 247; — (vd. *Tratado de Methuen*)

# Índice dos mapas

1. A descoberta da Ásia pelos mercadores e missionários europeus, século XIII. 279

2. Os impérios no começo do século XV — Próximo e Médio Oriente — O império e khanatos mongólicos, o império mameluco (Egipto-Sírio), o império otomano (anatólio-balcânico) e o sultanato de Delhi. 289

3. Os impérios islâmicos em 1555 — império otomano, império persa sefévida, império do Grão-Moghol. 293

4. As rotas suecas da Carreira da Índia Oriental no século XVIII. Traçado pelo Dr. Manuel Antunes, a partir do estudo e mapas de cada viagem devidos a Christian Koninckx, apresentados ao Encontro de Leyden, Junho 1987. A reelaboração com base nos itinerários das três viagens do navio «Fredericus Rex Sueciae», 1738-1739, 1740-1742 e 1744-1745; da viagem do «Princessan Lovisa Ulrica, 1748-1750 (datas de acordo com o antigo calendário), e da viagem do «Prins Carl» em 1750-1752 (idem). 367

5. O desvio da agulha e a rota entre Lisboa e Goa. Segundo as observações de D. João de Castro, registadas na «Notação Famosa», inserida no *Roteiro de Lisboa a Goa*, 1538 (*Obras Completas*, ed. A. Cortesão e L. Albuquerque, t. I, Coimbra, 1968, pp. 198-212). Interpretação do Dr. Manuel Antunes. 521

6. A rota de Vicente Eanes Pinzon — A interpretação de Duarte Leite (a correcta, a modificar profundamente as interpretações tradicionais). Da obra *Os Falsos Precursores de Cabral*, Lisboa, 1940. 527

# Índice e fontes das ilustrações

1 A MEMÓRIA DA GESTA DA EXPANSÃO 8

1.0 Já no largo oceano navegavam... 8
Roque Gameiro (*Os Lusíadas*, Lisboa, 1900)
Alfredo Roque Gameiro (1864-1935), um dos grandes artistas de finais do séc. XIX e do nosso século. Contribuiu decisivamente, com as suas reconstituições rigorosas, para a nova forma da memória da nação e da sua gesta. Destaquem-se: *Quadros da História de Portugal*, coordenados por Chagas Franco (autor do texto) e João Soares, com ilustrações de RG e Alberto de Sousa, Lisboa, 1916. *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, Porto, 3 vols. 1922-1924.

1.1 Entre os que a construíram cientificamente:

1.1.1 Visconde de Santarém (1791-1859) 12
Veja-se o *Dicionário de História de Portugal*, na entrada respectiva (Luís Albuquerque); os estudos de Jordão de Freitas; de Armando Cortesão, no vol. 1 da *História da Cartografia Portuguesa*, 1969, as pp. 8-27.

1.1.2 David Lopes (1867-1942) 17
Veja-se a biografia e o conspecto da obra por Fernando Castelo Branco, introdução a *Páginas Olisiponenses*, 1968, pp. 15-66.

1.1.3. Duarte Leite (1864-1950) 17
Carvão de Abel Salazar
Veja-se «Duarte Leite e a Evolução dos Estudos de História dos Descobrimentos», por VMG, no final da colectânea de esparsos de DL *História dos Descobrimentos*, Lisboa, vol. II, 1962 (pp. 345-362 e 513-579).

1.1.4 Jaime Cortesão (1884-1960) 21
Veja-se «Presença de JC na Historiografia Portuguesa», em Introdução a *Os Factores Democráticos na Formação de Portugal*, nas *Obras Completas*, vol. 1, Lisboa, 1964

1.1.5 Avelino Teixeira da Mota (1920-1982) 21
Agradecemos à Viúva a cedência do retrato.

1.2 Realizações de memorização

1.2.1 *Chronica do Conde Dom Duarte de Meneses*, por Gomes Eanes de Zurara, f. 4r (p. 6). Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Livraria, Códice 520 35
Foto José Palma
Iluminura de finais do séc. XV?

1.2.2. *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, por Fernão Lopes de Castanheda. Coimbra, 1551. Frontispício da edição princeps. Biblioteca Pública Municipal do Porto. 40

1.2.3. *História da Colonização Portuguesa do Brasil*. 1922-1924. Capa de fascículo 41

1.2.4. Assinatura, no Rio de Janeiro, do Tratado entre Portugal e o Brasil, 1922. 53
A assinar, o Ministro dos Negócios Estrangeiros, Prof. Barbosa de Magalhães
Presentes: Duarte Leite, embaixador, Jaime Cortesão, João de Barros
A viagem do Presidente da República António José de Almeida às Comemorações do Centenário da Independência do Brasil. A essas Comemorações se ligaram também a Primeira Travessia aérea do Atlântico Sul, por Gago Coutinho e Sacadura Cabral, e a publicação da *História da Colonização do Brasil*.

2. TRANSFORMAÇÕES DA CONCEPÇÃO DO MUNDO TERRESTRE

2.1. Mapa-do-mundo (século II a base de inspiração). Ptolomeu, *Cosmographia*, Ulm, 1452 65
Bibliothèque Nationale de Paris

2.2. Mapa-do-mundo de Maciá de Viladestes. Maiorca, 1413 68-69
Bibliothèque Nationale de Paris.

2.3. Mapa-do-mundo de anónimo português, 1502 (Mapa dito de Cantino). 72-73
Biblioteca Estense, Módena.

2.4. Mapa-do-mundo *(Orbis Typus Universalis)* de Martin Waldseemuller 1513. 108
Na edição da *Geographia opus* de Ptolomeu, Strasbourg

2.5. Atlas de João Teixeira, 1643: O Mundo Ocidental — O Mundo Oriental. 80-81

3. O RETRATO

Sociedades de retrato aristocrático e sociedades de retrato «burguês»

3.1. D. João I 87
Segundo José de Figueiredo, da autoria de António Florentim pintor régio daquele rei
Segundo Reinaldo dos Santos, de pintor português. Datável de entre 1415 e 1420?
Museu Nacional de Arte Antiga, Lisboa

3.2. Filipe o Bom (1396-1467) e Carlos o Temerário (1433-1477), duque de Borgonha 89
Musée de Dijon

3.3. A imperatriz D. Isabel (1503-1539), por Ticiano. 91
Museu do Prado.
Irmã de D. João III, mulher de Carlos Quinto (1525). Como Rainha de Castela e de Aragão, governou os dois reinos peninsulaes durante as longas ausências do imperador. A sua política de perseverante defesa dos foros desses povos, e mais voltada para o Atlântico, distinguia-so assim da política imperial

3.4. Rui Fernandes, feitor português em Flandres, por Albrecht Durer (?). Cerca de 1520 93
Colecção Albertina, Viena de Áustria
Amigo de Durer, que lhe ofereceu um quadro de «São Jerónimo»

3.5. Cavaleiro português. Anónimo. 2.ª metade do séc. XVI 94
Museu Nacional de Arte Antiga, Lisboa
Ver 16.1

4. OS OUTROS E OS «SELVAGENS»

4.1. O homem primigénio

4.1.1. Pórtico gótico do Colégio de San Gregório, Valladolid, séc. XV 108
Foto cedida pelo Colégio

4.1.2. Igreja de Cáceres, dentro da cerca, séc. XV 114
Foto VMG

4.2. Os Guanchos das Canárias, cerca de 1425 116-117
P. Boutier e J. Le Verrier, *Le Canarien*. Ed. com trad. castelhana por E. Serra Rafols e Alejandro Cioranescu, *Fontes Rerum Canariarum*, n.º IX, La Laguna, 1960

5 A PAISAGEM
Da concepção simbólica ao olhar do mercador
5.1 Duas visões da ilha de Chios
5.1.1 Cristoforo Buondelmonti, *Insularium*, 1424 (*Descriptio Insule Crete* ...). Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia, Ms Lat. XIV, 45 (4595) — 122
5.1.2 Georgius Braunius, *Civitates Orbis Terrarum*, 1570. Biblioteca Nacional de Lisboa. — 123
5.2 Palmeiras e árvores exóticas. Palácio de Jacques Coeur, século XV. Bourges (França). Foto VMG — 126
5.3. A Guiné a meio do séc. XVI. G. Ramúsio, *Delle Navigationi et Viaggi*, vol. III, ed. 1583, ff. 430v-431. Biblioteca Pública Municipal do Porto. — 126
5.4. Palhotas e Negros da Guiné. Pormenor do mapa-do-mundo português de 1502 (dito de Cantino). Biblioteca Estense, Módena. — 127
5.5 Floresta e gentio do Brasil. Carta do Atlas Lopo Homem — Reineis 1519. Bibliothèque Nationale de Paris — 128
A paisagem e os «outros»
5.6 Renas e paisagem do Árctico. Carta do Atlas Lopo Homem — Reineis 1519. Bibliothèque Nationale de Paris — 129

6 A EMERGÊNCIA DO ECONÓMICO
6.1 As actividades económicas em Portugal na época manuelina. *Ordenações Manuelinas*. Abertura do Liv. II. Lisboa, 1514. — 137
6.2 A pesca. Azulejos na Igreja Matriz de Cascais. Séc. XVIII. Foto José Palma — 138
6.3 O milho maiz invade Portugal. Começos do séc. XVI. Foto VMG — 139
6.4. Construção naval na Ribeira das Naus de Lisboa. Gravura alemã, legado do Almirante Gago Coutinho. Sociedade de Geografia de Lisboa. Foto José Palma — 145
6.5 Os cambistas, de Marinus van Roemerswarl (1497-1567). National Gallery, London. Comparar com
«O prestamista e sua mulher», de Quentin Matsys (1466-1530);
«O cambista e sua mulher», de Morales, Museu do Prado;
«O mercador Georg Gisze», de Hans Holbein. Museu de Berlim.
«A pesadora de ouro», de Jan van Hemessen. Museu de Berlim.
E para o Oriente: «Xarrafo - cambista», no Códice Casatennse Ms 1889 Roma, f. 50 (Ed. Bertrand, Lisboa, 1988). — 146
6.6 A Bolsa de Antuérpia. Guicciardini, *Descrittione di tutti i Paesi Bassi*, Anvers, 1581. Biblioteca de Marinha, Lisboa. Foto José Palma — 147
6.7 O mercado de Goa. J. H. Van Linschotten, *Itinerarium*, Haya, 1599, pp. 34-35. Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra — 389
6.8 Engenho de açúcar no Nordeste brasileiro, meados do séc. XVII. Gaspar Barlaeus, *Rerum per Octennium in Brasilia*, Amsterdam, 1647. Biblioteca de Marinha, Lisboa. Foto José Palma. Comparar com engenho na ilha de São Sebastião, séc. XVII, fotos em VGM, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, vol. II, 1971, pp. 590-591 — 479

7. OS MITOS

7.1. Jerusalém, centro do mundo — Objectivo supremo de toda a expansão: libertar o Santo Sepulcro. 150-151
B. de Breydenbach, *Le Grant Voiage de Jerusalem*, Paris, 1517.
Gravura de Oronce Fine.
Bibliothèque Nationale de Paris.

7.2. A aparição de Cristo a Afonso Henriques em Ourique: 152
Fernão Lopes, *Chronica de Dom Joam I*. Lisboa. António Álvarez, 1644.
Biblioteca Pública Municipal do Porto.
Gravura tirada da ed. do *Juramento com que elRey Dom Afonso Henriquez confirmou a visão de Christo nosso Salvador*, Lisboa, António Álvarez, 1641.

8. A GEOGRAFIA MÍTICA

8.1. Mapa-do-Mundo do *Apocalypse de Saint Sever*. Séc. XI. 168
Bibliothèque Nationale de Paris, Ms Latins.

8.2. Mapa-do-mundo e figuras fantásticas no *Libri Chronicarum cum figuris et imaginibus ab initio mundi*, de Hartmann Schedel Nuremberg, 1493. guardas de abertura
Biblioteca Nacional de Lisboa. Incunábulo 342.

8.3. O mundo terrestre circular Com o Preste João e o Paraíso Terreal, Gog e Magog o Cataio, a Quersoneso de Ouro. 169
Mapa dito de Colombo, 1488-1492.
Bibliothèque Nationale de Paris, Géographie

9. O COMPLEXO EURO-ATLÂNTICO ENTRE O COMPLEXO MEDITERRÂNEO E O COMPLEXO NÓRDICO

9.1. Mapa de Zuan Pizzigano, 1424. 185
Publicado por Armando Cortesão, *The Nautical Chart of 1424*. Coimbra, 1954
A realidade voltada para o mito.

9.2. Mapa de Grazioso Benincasa (atribuído a), cerca de 1482 (2.ª metade do séc. XV) 187
Archivio di Stato, Firenze (Carte nautiche, geografiche e topografica, 9).

9.3. Mapa de Jacobo Bertran. Maiorca, 1482. 189
Archivio di Stato, Firenze (Carte nautiche, geografiche e topografiche, 7).
Segundo Armando Cortesão, o primeiro mapa a posicionar correctamente os Açores.
Notar a Antilia.

9.4. Mapa de Jorge Aguiar. Lisboa, 1492. 191
Yale University Library.
A primeira carta portuguesa assinada, datada e com indicação de local (A. Cortesão, *História da Cartografia Portuguesa*, vol. II, 1970, pp. 216-220).
A formação do complexo peninsular-insular-marroquino-guineense. Entre o mar Negro e o Báltico, tradições míticas, confusões. Reno-Danúbio como um só rio. Mar Roxo convencional.

9.5. O complexo nórdico (Mar do Norte-Báltico)

9.5.1. Bruges nos séculos XV e XVI. Planta de Marc Gheeraerts 1562. 200-201
Simplificada e com indicações postas por Hans Werweke e François Ganshof

9.5.2. Kogge ( = coca) hanseática, fim séc. XV. 203
Gravura em cobre, Colecção Albertina, Viena de Austria

9.6. O complexo mediterrâneo

9.6.1 Duas visões de Constantinopla

*a*) Cristoforo Buondelmonti, *Insolarium*. 1424. 216
Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia, Ms Lat. XIV 45 (4595).

*b*) Guillaume Adam, *Avis pour le passage d'Outremer*. Lille, 1455 217
Bibliothèque Nationale de Paris.
Constantinopla cercada pelos Otomanos

9.6.2 Carraca, fim do séc. XV. — 218
Desenho do Mestre W. A. (Goris, *Colonies marchandes à Anvers*, planche VI).
9.6.3 Mapa de Diogo Ribeiro, 1529. Biblioteca Vaticana. — 219
Mapa de 1527, Thuringische Landes Bibliothek, Weimar
A correcção da latitude a Leste começada a corrigir no mapa-do-mundo de 1525 (Mântua).

10 AS ILHAS NA CONSTRUÇÃO DO MUNDO ATLÂNTICO
Do fantástico ao real

10.1 Mapa de Grazioso Benincasa, Génova, 1461 — 232
Archivio di Stato, Firenze (Carte nautiche, geografiche e topografiche, 5).
10.2 Mapa de Grazioso Benincasa 1470. — 233
British Museum (A. Cortesão, *Nautical Chart*, pp. 80-81).
10.3 Mapa de Cristogalo Soligo, cerca de 1475 — 234
British Museum (A. Cortesão, cit.)
10.4 A Madeira e os Açores num Insulário italiano quinhentista. — 238-239
Benedetto Bordone, *Libro nel qual si ragiona di tutte l'isole del Mondo*. Venezia, Nicolo d'Aristotile, 1528.
Biblioteca Nazionale, Firenze, Palat. 9.9.3.3., ff. IIIlv, XVv, XVIr, XVIIIr).
10.5 O mundo atlântico construído.
10.5.1 Mapa de Sebastião Lopes 1558. British Museum — 248
10.5.2 Mapa de Luís Teixeira, cerca de 1600 — 249
Biblioteca Nazionale, Firenze, Portolano 27

11 ASIA

11.1 O mundo das caravanas: «Fuga para o Egipto» — 259
Iluminura do «Livro de Horas» de D. Manuel, Museu Nacional de Arte Antiga.
Comparar com a Carta do Indico do Atlas Lopo Homem-Reineis 1519.
11.2 As estepes euro-asiáticas: Paragem de cavaleiros mongóis. Escola de Tchao Mong Fu. — 261
Musee Guimet, Paris
11.3 A China:
11.3.1 Os grandes símbolos: A tartaruga e a serpente. — 264
Foto VMG
11.3.2 Templo taoista (entre Cantão e Fu-Chan). — 265
Foto VMG.
O taoismo inovador e subversivo, entre os senhores e os camponeses.
11.3.3 Lavrar a terra (Sul da China): a caligrafia da paisagem — 266
Foto VMG
11.3.4 Barcos fluviais (Sul da China). — 267
Foto VMG

11.4 O Japão:
11.4.1 Templo de Heian (Kyoto) — 272
11.4.2 Castelo de Hirosaki — 273
11.5 O Extremo Oriente: Carta do Atlas de Lázaro Luís, 1563. — 283
Academia das Ciências de Lisboa
Foto José Palma

12 ROTA DOS JUNCOS CHINESES, SÉCULOS VIII-XIII — 277
Segundo J. Sauvaget, *Relation de la Chine et de l'Inde*, Paris, 1948. Refeito pelo Dr. Manuel Antunes

13. OS PORTUGUESES E O ORIENTE

13.1. Ormuz a meio do século XVI. — 392
Gaspar Correia, *Lendas da Índia*.
Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra.

13.2. Malaca a meio do século XVI. — 393
G. Correia, *Lendas da Índia*.
Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra

14. A PIRATARIA

Argel, o grande centro da pirataria mediterrânea e próximo-atlântica, em começos do século XVII. — 469
Luís Figueiredo Falcão, 1617 (Casa Cadaval, Muge, Códice f. 108).
Foto José Palma.

15. OS INSTRUMENTOS NÁUTICOS

15.1. Globo e quadrante. — 504
15.2. Astrolábio, rosa dos ventos, navio. — 505
Planisfério de Diogo Ribeiro 1529 (Biblioteca Vaticana).

16. O MUNDO E A ÉPOCA DE COLOMBO

16.1. Os Reis Católicos (A Adoração da Virgem). — 513
Museu do Prado, Madrid

16.2. O mundo colombiano real (Antilhas, Florida, México, Norte da América meridional até o Amazonas). — 532
Atlas de Fernão Vaz Dourado, 1571.
Arquivo Nacional da Torre do Tombo.
Foto José Palma.

17. NO HORIZONTE: A REVOLUÇÃO CIENTÍFICA

17.1. O mundo observado pelos instrumentos matemáticos e construído pela matemática: Azulejos do Hospital de Todos os Santos, século XVIII (Escadaria do Hospital de São José). — 591
Foto José Palma.

17.2. O farol da Guia, Macau, 1865. — 592
Foto VMG.
O primeiro farol edificado no Extremo Oriente

18. ENTRE O MILITAR E O NÁUTICO, ENTRE O MAR E A TERRA

Caminha em começos do século XVI (vista da ponte do sudoeste) — guardas finais
Duarte de Armas, *Livro das Fortalezas*, provavelmente 1516.
Arquivo Nacional da Torre do Tombo
Foto José Palma

# ÍNDICE


Que é Portugal? Que são os Portugueses? 9

Capítulo I — Redescobrir os Descobrimentos e a Expansão Ultramarina 13

Capítulo II — Portugal e os Descobrimentos 23

I. Comemorações e História 23
II. Uma proposta de plano de actividades 33
III. Erros a evitar, rumos por onde seguir 47

Capítulo III — Inovação e permanências nos séculos XV e XVI — entre mito e utopia 57

1. A vertigem do espaço e as novas novidades 58
2. Contra a imutabilidade dos séculos XIII e XIV 59
3. Sentido e consciência de mudança 62
4. Mitos e utopias na continuidade e no «mudar de viver» 63
5. A revolução intelectual do século XIII e o abortar da primeira expansão (a trecentista) 66
6. O complexo europeu atlântico toma a iniciativa 67
7. Inovações técnicas e movimento de desocultação do oculto, de ligar o desligado 70
8. A construção do espaço — do fantástico ao prático-real, da compartimentação e desconhecimento ao desencravamento relacionador à escala mundial 74
9. Os tempos tão mudados 78
10. O número e a precisão descritiva. Retrato e paisagem 80
11. Fantástico e real 85
12. Motivações e ideais 86
13. O Estado moderno 91
14. Inovações técnicas e processo económico 92
15. A hierarquia dos complexos geográfico-históricos e os processos de mudança 97

16. O encontro dos outros — da «bestialidade» ao humano 99
17. O humano, a creação «política» (social e cultural) 102
18. Os «selvagens» e as verdadeiras visões dos outros 106
19. As sociedades e as civilizações «outras» e a reciprocidade de perspectivas 114
20. A emergência do económico 135
21. Cavalaria e navegações. A pena, a espada, as artes mecânicas e os lavradores 140
22. Conclusão — a pluralidade de sentidos 144

Captítulo IV — Da geografia mítica e livresca às explorações reais 153

I. O Preste João 153
II. As Índias, as Etiópias e o Nilo 167

Capítulo V — O Mediterrâneo no horizonte dos Europeus do Atlântico 181

1. Complexo geográfico-histórico dos litorais atlânticos da Europa (de Gibraltar à Mancha e ao mar da Irlanda) 182
2. A entrada atlântica no Mediterrâneo — séculos XII a XV 190
3. Os Mediterrâneos presentes no complexo atlântico 196
4. Do mundo simbólico ao conhecimento real: o Mediterrâneo na cartografia 199
5. Entre o Atlântico e o Oceano Índico: viajantes e notícias atravessam o Mediterrâneo 210
6. Entre as economias oceânicas em desenvolvimento: destinos do Mediterrâneo 220

Capítulo VI — As Ilhas Atlânticas. Dos mitos geográficos à construção das economias oceânicas 223

Capítulo VII — Sociedades e civilizações da Ásia. Perspectivas do caravaneiro e perspectiva do navegador 255

Capítulo VIII — O Oceano Índico até ao século XVI 297

Produtos chave na formação da economia mercantilista: as especiarias 323

Capítulo IX — Os Portugueses e a «carreira da Índia» 1497-1818 333

0. As fontes 334
1. O movimento da rota do Cabo de 1500 a 1635. Rotas, duração das viagens, navios 337
2. De 1635 ao princípio do século XIX 345
3. Rotas e escalas. A arte náutica 350
4. Equipagens, tropas, viajantes. A vida a bordo 364

Capítulo X — Os Portugueses e o Oriente 375

Capítulo XI — O Levante e a Rota do Cabo 411

O Levante e a génese da expansão portuguesa 411
A Rota do Cabo e a subsequente evolução da conjuntura levantina 418

Capítulo XII — A economia monetária e o comércio a longa distância. Do século XV ao século XVIII 427

| | | |
|---|---|---|
| Capítulo XIII | As incidências da pirataria no sistema português do século XVI | 459 |
| Capítulo XIV | As frotas do açúcar e as frotas do ouro 1670-1770 | 477 |
| Capítulo XV | Estruturas culturais e ferramentas mentais nas navegações | 497 |
| Capítulo XVI | Navegações de Descobrimento e inovações nas maneiras de pensar | 517 |
| Capítulo XVII | Fundamentação. Aprofundamento. Abertura | 533 |
| | A Antes de mais, uma maneira de pensar | 533 |
| | B Orientação de estudo | 541 |
| | C Problematizações e operatórias | 555 |

Índice Onomástico 595
Índice Geográfico 605
Índice Temático 615
Índice dos Mapas 620
Índice e Fontes das Ilustrações 621

## O AUTOR

Vitorino Magalhães Godinho nasceu em Lisboa (1918). Licenciado em História e Filosofia (Faculdade de Letras de Lisboa). Diplomado em Ciências Económicas e Sociais (École des Hautes Études, 6.ª Secção, Paris, 1955). Doutor em Letras (Sorbonne 1959).

Grande Prémio da Académie de Marine de France, 1970. Doutor *Honoris causa*, Universidade de Clermont-Ferrand, 1975. Sócio Correspondente da British Academy e da Real Academia de la Historia.

Investigador do Centre National de la Recherche Scientifique (Paris), 1947-1960. Antigo Professor catedrático da Universidade de Clermont-Ferrand. Catedrático aposentado da UNL.

Lançou entre nós, nos anos de 1940, a nova orientação dos «Annales» em História e Ciências Humanas. Dirigiu, em França e Portugal, numerosos trabalhos de investigação e iniciativas editoriais naqueles campos; exemplifique-se com *A Marcha da Humanidade, Rumos do Mundo, Coordenadas, Temas de Cultura Portuguesa*, e, desde 1978, a *Revista de História Económica e Social*. Participou activamente no movimento dos «Annales» e fez parte da equipe que lançou a 6.ª Secção da École des Hautes Études, dirigida por Lucien Febvre e Fernand Braudel.

Da sua bibliografia destaquem-se:

1 — *Documentos sobre a Expansão Portuguesa*, 1943-1956; *Economia dos Descobrimentos Henriquinos*, 1962; *Os Descobrimentos e a Economia Mundial* (1958), 1963-1970, ed. correcta e ampliada 1982; *Les Finances de l'État Portugais des Indes Orientales* (1958), 1982.

2 — *Prix et Monnaies au Portugal 1750-1850*, 1955; *Ensaios de História de Portugal*, 1967; *Estrutura da Antiga Sociedade Portuguesa* (1971) 1977.

3 — *Razão e História*, 1940; *A Crise da História e suas novas diretrizes*, 1947; *Teoria da História e historiografia*, 1971; *Humanismo científico e Reflexão Filosófica*, 1971; *Introdução às Ciências Sociais*, 1964.

4 — *O Socialismo e o Futuro da Península*, 1970; *Um Rumo para a Educação*, 1974; *Pensar a Democracia para Portugal*, 1977; *Identité Culturelle et Humanisme universalisant*, 1982; *A Pátria bloqueada e as responsabilidades da cidadania*, 1985.

No prelo: *Do Ofício e da Cidadania — Combates por uma civilização da dignidade*.

Colaborador da *New Cambridge Modern History*.

Só em indissolúvel ligação concebeu sempre acção pedagógico-didáctica e investigação científica e creação cultural, e esta tríade com as responsabilidades da cidadania, uma intervenção cívica constante. Foi Ministro da Educação e Cultura do 2.º e 3.º Governos após o 25 de Abril; um dos organizadores da Universidade Nova de Lisboa; Director da Biblioteca Nacional (1984). Alarga a maneira histórico-estrutural de pensar a todos os problemas humanos, e, pela historicização de todas as ciências humanas (que por seu turno enformam a história), pende para uma visão globalizante do Homem e dos homens, complexa, sem reducionismos simplistas nem integrações forçadas.

Caminha em começos do século XVI (vista da ponte do sudoeste)
Duarte de Armas, *Livro das Fortalezas*, provavelmente 1516.
Arquivo Nacional da Torre do Tombo
Foto José Palma